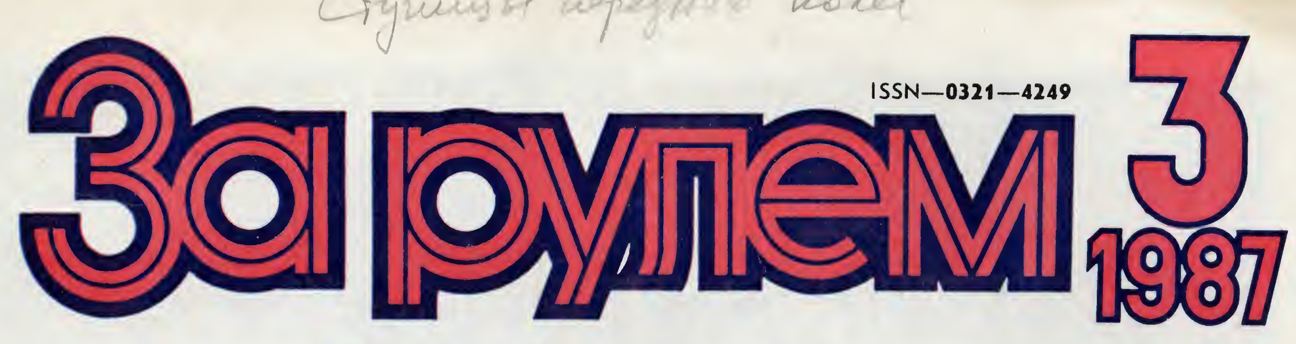


Как представить себе автомобиль 2000 года! Эту проблему мы выносим на страницы журнала







Курсом XXVII съезда КПСС

ВСТУПАЮТ В СТРОЙ...

Минул год после того, как завершил свою работу XXVII съезд КПСС.

Каждый прожитый страной день приносит нам новые вести: то ли речь идет о подготовке серийного производства модернизированного автомобиля, о завершении монтажа автоматизированной линии, то ли это введенная в строй еще одна сотня километров дорог... На этих страницах мы предлагаем фотоинформацию, составленную из снимков, сделанных корреспондентами ТАСС в разных районах страны и объединенных общей темой, которую можно назвать «автомобильной жизнью».

Фото 1 и 8 поступили из Тольятти. Читатели знают, что на ВАЗе, одном из ведущих наших автомобилестроительных предприятий, в разгаре техническое перевооружение. На первом из снимков переналаживаемые роботы. Они уже не только широко применяются самими волжанами, но и отправляются на предприятия отрасли, на машиностроительные заводы разных министерств. На другом показан момент подготовки программы для изготовления сложной детали оснастки новым, электроэрозионным способом.

Уральский автомобильный завод, известный своими машинами, верой и правдой служащими в районах с суровым климатом и трудными дорожными условиями, выпустил первую промышленную партию снегоболотоходных транспортеров «Урал—5920» (фото 3), предназначенных для нефтяников и газовщиков Западной Сибири, региона, привлекающего всеобщее внимание своими энергетическими ресурсами. Машина, имеющая четыре ведущие гусеницы, способна с грузом до 8 тонн идти по болоту и сыпучим снегам со скоростью 7—12 км/ч. Во время госиспытаний машины доставляли ремонтные бригады в труднодоступные места.











Еще один автомобиль-болотоход, названный «Тюмень» БТ—361А, освоен на кропоткинском (Краснодарский край) машиностроительном заводе. Он отличается от предыдущих моделей повышенной надежностью и бóльшим моторесурсом. Выпуск новой техники — показатель технической перестройки, ведущейся на предприятии. На основе ее коллектив намечает к 1990 году вдвое увеличить его производственную мощность. Фото 6 сделано на участке сборки болотоходов.

Фото 7 представит несомненный интерес для автолюбителей. Это новые, переднеприводные «запорожцы» модели «1102». Аппарат запечатлел их в Кемеровской области во время многодневного пробега по маршруту Запорожье—Красноярск, где многие километры пришлись на сибирские таежные дороги. Так проверяются эксплуатационные возможности машины, ее надежность.

Прицеп, конечно, куда более простое и неприхотливое изделие. Но и он пользуется спросом у владельцев личных машин. Тот, что показан на фото 4, начали выпускать серийно на челябинском машиностроительном заводе автотракторных прицепов. Грузоподъемность его 240 кг. Изготовлен он из профилированного стального листа с двусторонним цинковым покрытием и предназначен в основном для тружеников села и владельцев садовых участков.

Есть новости и в области автосервиса. Сеть его, продвигаясь на восток, пополнилась еще одним спецавтоцентром ВАЗа — в Магнитогорске. Вы видите его на фото 2. Значит, тысячам автолюбителей не придется уже ездить за многие километры, чтобы обслужить, отремонтировать свои «Жигули» или «Ниву».

Каждый водитель, и любитель и профессионал, на себе испытал, что значит хорошая дорога. Любой хозяйственник знает, как много зависит от транспортных связей. Важнейшим вкладом в экономику юга страны станет введение в строй транскавказской автомагистрали, которая, пройдя сквозь горные массивы, надежно соединит Северный Кавказ с Закавказьем. Она будет действовать круглый год. Перевальная трасса снизит напряженность грузопотока на железных дорогах региона, сократит сроки доставки грузов, сделает доступными богатые природные кладовые, позволит развернуть курортное строительство в уникальной по природно-климатическим условиям местности. Фото 5 показывает галереи на готовом участке магистрали.

А на фото 9 дорога предстает в другом плане — в плане организации движения. В Ярославле принята в эксплуатацию вторая очередь автоматизированной системы управления движением «Город-М». В настоящее время вычислительный комплекс системы контролирует 23 перекрестка. Предполагается, что в будущем система сможет управлять движением во всем городе. На снимке механики участка средств телевизионного обзора А. Васин и А. Дурандин монтируют телевизионную камеру на одном из перекрестков.

Вступает в строй... Такие сообщения приходят одно за другим в наши динамичные дни.

Фото Ю. Белозерова,
Г. Обрезкова,
Б. Клипиницера, А. Седельникова,
Р. Дика, В. Веленгурина,
А. Кузярина, В. Матыцина





ШАГ В XXI ВЕК

Когда в конце 1986 года телевизионная программа «Время» показала небольшой сюжет — репортаж с одной из международных автомобильных выставок, он явился для многих телезрителей, даже автомобилистов, своего рода сенсацией. На экране предстали экзотические экспонаты: экспериментальные образцы автомобилей 2000 года и даже XXI века. Четыре управляемых колеса, автомобиль, исполняющий команды «с голоса» водителя, электронное устройство, которое выбирает кратчайший маршрут поездки...

Каждый такой опытный образец — не только пробный камень, демонстрирующий возможности конструкторов, которые стремятся воплотить новейшие технические концепции и решения. Демонстрация его преследует также цель разведать потенциальную реакцию покупателей, помогает сформировать в нужном для фирм направлении общественное мнение и вкусы. Вот почему автомобильные заводы сдергивают покров тайны с некоторых поисковых конструкций.

При выборе технических концепций и решений для перспективных моделей 2000 года определяющими факторами станут последние достижения в методах производства, основанных на широчайшем использовании промышленных роботов, успехи в создании новых синтетических материалов и прогресс в области электроники, который открывает богатейшие возможности для разработки автоматически действующих систем управления узлами автомобиля.

Роботы открыли новые возможности не только в автоматизации сборки кузовов. На заводах «Тойота» (там действует 1900 этих агрегатов), других предприятиях они позволили поднять качество и снизить себестоимость продукции. Но в то же время для наиболее эффективного их применения приходится пересматривать всю конструкцию несущего кузова. В этом смысле перспективны каркасные кузова с навесными панелями и даже с отдельно подсобираемыми элементами. Так, у экспериментальных «Волво ЛКП-2000» и «Ауди-2000» днище комплектуется проводкой, ковриками, другими деталями и на определенной стадии производства монтируется на кузове. Кроме упрощения и удешевления сборки, подобное расчленение делает возможным несущий каркас кузова выполнять стальным, а навесные элементы (блок панели приборов, двери, передние крылья с колесными нишами, капот) изготовлять из пластмассы, алюминия, композитных материалов.

Лет тридцать назад автомобиль в значительной части был металлическим. Пластмассы применялись в довольно ограниченных масштабах. Технология формования крупногабаритных пластиковых панелей была еще несовершенна и не давала возможности расширить масштабы использования этих материалов. Учитывая значительный прогресс в создании новых полимерных материалов и разработке методов производства деталей из них, специалисты фирмы «Фольксваген», например, считают, что доля стальных деталей в общей массе машины 2000 года снизится с нынешнего уровня 68% до 55%.

Панели днища и крыши можно будет изготовлять на базе авиационной технологии из жесткого пенополиуретана, заключенного между двумя слоями графитопласта. Для передних и задних надколесных кожухов перспективен лист из алюминиевого сплава. Современная технология позволяет формовать под давлением крылья из термопластиков, делать капот и переднюю часть кузова (бампер, объединенный с облицовкой радиатора) из полиуретана, армированного стекловолокном, двери — из полиметакрилата.

С целью соединять со стальным каркасом пластмассовые, алюминиевые, композитные детали уже разработаны прочные клеевые составы. Соединение на клею в восемь раз сокращает количество точек сварки, не уступая в прочности.

Новые материалы уже опробованы и для деталей механических узлов. Достаточно назвать керамические роторы турбонагнетателей, карданные валы из графитопласта, рессоры из стеклопластика, шатуны и поршневые кольца из металла, армированного монокристаллическим волокном.

Таким образом, мы сегодня вправе говорить о своего рода научно-технической революции в области автомобильных материалов, и ее дальнейшее развитие применительно к моделям 2000 года поддается прогнозированию.

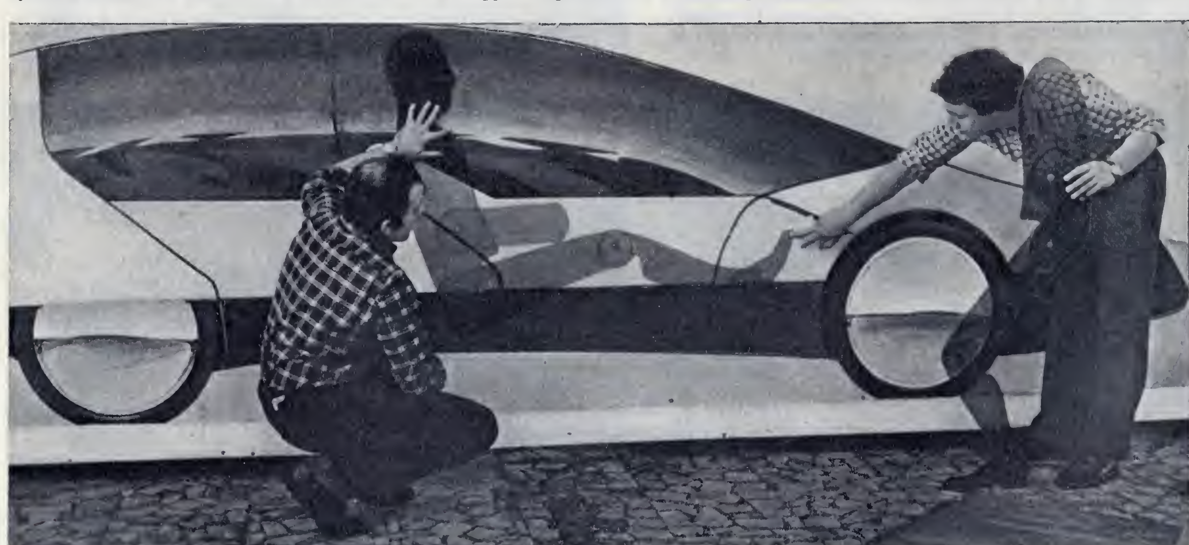
Автоматическая настройка, регулирование и управление многими системами автомобиля сегодня и в перспективе оказались бы нереальными без современных достижений в электронике. Действительно, трудно представить самонастраивающуюся применительно к меняющимся дорожным условиям активную подвеску колес типа той, с которой экспериментируют «Волво» или «Лотос», без микропроцессоров. Управление зажиганием смеси, дозировкой и подачей топлива в системах впрыска, контроль за оптимальной величиной тормозных усилий в антиблокировочной системе — все эти действия и расчеты выполняют бортовые ЭВМ.

Поиски новых решений обрели реальную почву, когда радиоэлектронная промышленность освоила массовое производство микропроцессоров, обладающих необходимой надежностью и доступных по цене. Основываясь на успехах этой отрасли, один из крупнейших в мире поставщиков автомобильного электрооборудования фирма «Лукас» предсказывает, что в 1995 году по сравнению с 1985 годом (то есть за десять лет) доля цифровых микропроцессорных систем зажигания возрастет с 26 до 55%. Что же касается карбюраторов с электронным управлением, то эта цифра поднимется с 40 до 60%, а систем впрыска топлива, управляемых микропроцессорами, — с 9 до 30%.

Еще недавно использование в автомобилях электронных устройств ограничивалось системами питания и зажигания, а также информационными приборами. Уже сегодня сфера их применения намного расширилась. Созданы системы, приводящие тяговое усилие на любом из колес полноприводной машины в соответствие с условиями его сцепления с дорогой. Бортовой компьютер регулирует в зависимости от скорости движения автомобиля степень усиления в сервомеханизме руля. На выставках демонстрировались опытные образцы перспективных моделей со всеми управляемыми колесами, для которых наивыгоднейшее сочетание углов поворота в зависимости от скорости и других условий движения выбирал бортовой компьютер. Можно назвать и другие технические решения, которые перешли из области фантастики в реальность только благодаря микропроцессорам.

Но помимо новшеств, вобравших в себя достижения научно-технического прогресса в смежных областях, немало серьезных усовершенствований сделано, если можно так выразиться, в недрах самого автомобилестроения. Здесь надо назвать массовое распространение переднеприводной компоновки, дающей наряду с улучшением эксплуатационных показателей экономию материалов. Получили повсеместное распространение раздельный привод тормозов, устройства, снижающие токсичность отработавших газов, значительны успехи в области аэродинамики.

Если обобщить все эти достижения и



Дизайнеры АЗЛК А. Власов (слева) и С. Кочетов за работой над рисунком автомобиля 2000 года.
Фото А. Шогина (ТАСС)

попытаться назвать основные направления работы над моделями 2000 года, то надо выделить семь узловых моментов.

Первый — достижение низких расходов топлива с одновременным сокращением затрат на материалы. При этом должны быть сохранены высокие динамические показатели, комфорт, безопасность.

Второй — создание перспективных моделей. Работы по ним ведутся во всех классах автомобилей, однако в центре внимания массовые машины малого класса.

Третий — при выборе компоновки предпочтение отдается схеме с поперечным расположением силового агрегата, приводящего передние колеса.

Четвертое — двигатель остается поршневым, работающим в сочетании с экономичной трансмиссией.

Пятое — всестороннее применение электроники становится определяющим фактором в оценке технического уровня перспективной модели.

Шестое — для создания наивыгоднейших режимов работы всех узлов и систем автомобиля необходимо переходить на автоматизированное их регулирование и управление ими.

Седьмое — проверка и отработка новых технических решений должны проводиться на специально создаваемых экспериментальных образцах. От подобных исследований будет зависеть технический уровень автомобилей массового производства через 10—15 лет.

Все сказанное в равной мере относится и к нашему автомобилестроению. И наши специалисты — на ВАЗе, АЗЛК, ЗАЗе, в отраслевом научно-исследовательском центре — НАМИ также работают над моделями 2000 года. Прообразы некоторых из них можно было видеть среди экспонатов выставки «Автомобильный дизайн», состоявшейся летом прошлого года в Москве. Перед посетителями впервые предстали макеты (размеры помещения не позволяли представить все экспонаты в натуральную величину) различных поисковых автомобилей, в том числе ЗАЗ, у кузова которого был очень малый коэффициент лобового сопротивления, и универсал повышенной вместимости АЗЛК. Не так давно на ВДНХ демонстрировался опытный образец автомобильного газотурбинного двигателя ГАЗ, различные электронные управляющие устройства.

Это свидетельства того, что и наши заводы работают на перспективу и добились неплохих результатов. Но речь сейчас не о технических особенностях и конкретных образцах (они ведь далеко не последние), а об организационной стороне перспективного проектирования.

Чтобы опережающими темпами создавать принципиально новые конструкции, нам, автомобилестроителям, важно четко представлять рубежи развития смежных отраслей народного хозяйства. Нужен хотя бы в общих чертах комплексный план автомобилизации, который увязывал бы между собой, скажем, решение социальных проблем — соотношение общественного и индивидуального автомобильного транспорта, городского и дорожного строительства, сервиса и самообслуживания, определял бы приоритетные направления развития автомобилизации. Пока ни Институт комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР, ни ГКНТ не предложили подобного плана.

Технические решения в любой инженерной разработке, предназначенной для массового производства и долговременного пользования, всегда компромисс. И прежде всего между возможностями производителя и запросами потребителя. Рассмотрим их с позиций опережающе новой конструкции автомобиля 2000 года.

Возможности. Они определяются финансовыми ресурсами отрасли, в первую очередь для создания современной производственной базы, новейшей технологии. Примеры недалекого прошлого — ВАЗ и КамАЗ — говорят о реальности привлечения громадных средств для сооружения за короткий срок предприятий-гигантов, оснащенных по последнему слову техники.

Но мало создать высокоэффективное производство. Необходимо иметь передовой по конструкции объект производства. Для этого в опытно-конструкторские работы по проектированию, постройке и испытаниям новых моделей нужно постоянно вкладывать значительные средства. Например, «Тойота», один из лидеров в мировом автомобилестроении, ежегодно тратит на эту деятельность сумму, равную 4% от товарооборота фирмы.

Запросы потребителя. К сожалению, у нас плохо налажен учет даже сегодняшних потребностей индивидуальных владельцев автомобилей, не говоря о перспективе. Ведь пока лишь Всесоюзный научно-исследовательский институт по изучению спроса населения на товары народного потребления и конъюнктуры торговли (ВНИИКС) совместно с НАМИ провел анкетирование автолюбителей с целью определить точную картину их спроса и потребностей. Не могу сказать «современную картину», так как анкетирование состоялось в 1982 году. А чтобы обосновать прогнозы на 2000 год, очевидно, нужна новая и иная по постановке вопросов анкета.

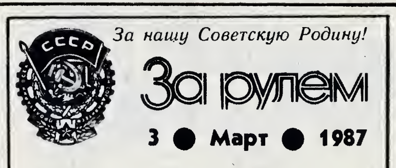
Если взять страну со значительно бóльшим количеством автомобилей на душу населения, где автомобилизация к тому же началась намного раньше (например, Францию или Швецию), то для нее прогнозировать проще. Проще потому, что внутренний автомобильный рынок там близок к насыщению, характерные (сопутствующие автомобилизации) проблемы в основном известны уже много лет, есть немалый опыт их решения в местных условиях и, наконец, несоизмеримо бóльшая по сравнению с нашей страной локализованность, однородность условий эксплуатации. У нас сезонные возможности эксплуатации автомобилей в течение года, а также обеспеченность сервисом и снабжением резко различаются в зависимости от географического положения и дорожных условий. Кроме того, неодинаков по регионам уровень технической культуры потребителя. Пока же мы выпускаем легковые модели индивидуального пользования, не дифференцируя их применительно к столь различным уровням работы.

Таким образом, сейчас настоятельно заявила о себе проблема: создать четкое представление о запросах потребителя. В общем, они косвенно отражены в перспективном типаже легковых автомобилей — основном нормативном документе, регламентирующем заводам на много лет вперед их модельную политику. Все новые легковые автомобили, которые освоены в последние несколько лет и готовятся к постановке на производство в ближайшие год-два, созданы на основе устаревшего типажа, который вступил в силу 18 мая 1971 года и действовал по 1980 год. Не намного ушел от него вперед новый документ, одобренный научно-техническим советом Минавтопрома 7 мая 1981 года, то есть шесть лет назад.

Пока же приходится констатировать, что требования автолюбителей и возможности промышленности для работы над перспективными легковыми моделями у нас еще как следует не состыкованы. Для решения в будущем важной задачи — быть законодателями мировой автомобильной моды — нужно не просто воплотить в моделях, скажем, 2000 года, целый ряд передовых технических решений, но и добиться оптимального удовлетворения запросов потребителя.

В нынешнем году автомобилисты получают новые модели ВАЗ—2109, «Москвич—2141», ЗАЗ—1102. Их потребительская оценка, первый опыт эксплуатации должны быть оперативно изучены, чтобы учесть это как при уточнении типажа и планов, так и в конструкции моделей, которые нашим заводам предстоит выпускать в 2000 году.

В. МАМЕДОВ,
руководитель проекта НАМИ



За нашу Советскую Родину!

За рулем

3 ● Март ● 1987

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

НАША ОБЛОЖКА

Автомобиль, который представлен на обложке, никогда не пойдет в производство. Он экспериментальный — своего рода лаборатория на колесах. Его основу, кроме кузова и оборудования, составляют серийные агрегаты и узлы модели «СААБ-900-турбо-16». Как и сотни других опытных образцов на автомобильных заводах всех стран мира, он служит для проверки новых идей и концепций, которым, возможно, предстоит стать неотъемлемыми элементами, скажем, модели 2000 года.

Встроенные в панель крыши 66 солнечных батарей вырабатывают энергию для питания электромоторов в системе вентиляции салона. Чем сильнее освещенность их, тем интенсивней обмен воздуха. В лобовое и заднее стекла вживлены токопроводящие невидимые глазу нити толщиной 0,15 мм — такое устройство предупреждает запотевание и обмерзание стекол. Передняя и задняя панели кузова, заменяющие буфера, сделаны из пластика, усиленного арамидными волокнами. Их толщина всего 1—2 мм, тем не менее они поглощают без остаточных деформаций довольно сильные удары.

Как себя покажут все эти новшества? Некоторые получат отставку, некоторые будут усовершенствованы. В конце концов, сильно видоизменившись, они найдут применение на очередной новой легковой модели, которая пока скрыта от любопытных глаз.

Так поступают все — СААБ, «Тойота», ВАЗ, «Форд» и другие фирмы, ведущие интенсивный поиск перспективных конструкций.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ПОЛОСА ОТЧУЖДЕНИЯ

«Агитбригада ЦК ДОСААФ и ансамбль «Айгуль» приглашаются на выезд. Автобус ждет у штабного вагона», — раздается объявление по трансляционной сети. Из своего купе появляется уже одетый руководитель делегации Александр Леонтьевич Чайковский и дополняет это сообщение: «Внимание! Первая бригада: Демченко, Любич, Хайдуров, Петров и Медведев — на выход. Старший — Демченко. Бригада выступает в железнодорожном Доме культуры. За оставшейся группой автобус придет через 40 минут, мы поедем в среднюю школу».

Так начинается очередной рабочий день. Обычный день в этой необычной командировке.

Вот уже вторую неделю мы просыпаемся под звуки бодрого марша, в припеве которого звучат слова «Молодогвардеец», «Молодогвардеец», — комсомольский красный эшелон!» Но просыпаемся все-таки не от песни, а от того, что поезд остановился и под ухом смолк перестук колес и вагон перестал поскрипывать и раскачиваться.

Мы — агитбригада ЦК ДОСААФ СССР на борту агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Молодогвардеец». И наш маршрут пролег от Тюмени через Тобольск и Сургут до Ноябрьска и Нижневартовска. Едем мы в основном ночью. А днем стоим на станциях и разъездах. И оттого уже привыкли засыпать под толчки на стыках и просыпаться от тишины.

В этом краю немереных болот, нехоженой тайги, необозримой тундры веками не было дорог. Но они потребовались, когда люди докопались до главных богатств здешних недр — нефти и газа. И тогда на карту области легла железнодорожная линия, устремленная вверх. Она обросла поселками, леспромхозами, новыми городами. Она соединила Большую землю с Большой нефтью. По ней день и ночь мчатся поезда с грузами, без которых не может ни дня прожить тюменский север. Железная дорога стала для здешних нефтедобытчиков, геологов и строителей буквально дорогой жизни. Потому и наш рейс, посвященный 60-летию оборонного патриотического Общества, оказался привязанным к нитке железнодорожной магистрали: к ней тяготеет все.

Наверное, наши встречи с работниками и активистами ДОСААФ, с местной молодежью принесли какую-то пользу, во всяком случае вызвали интерес. Но что бесспорно, они обогатили самих нас, членов агитбригады, помогли нам представить себе, чем и как живут здесь люди. Вот об этом главном, как представляется, и стоит здесь рассказать.

Еще в Тюмени, знакомя нас с жизнью и проблемами областной организации ДОСААФ, председатель обкома Ларий Леонидович Поливцев обратил внимание на то, что Тюменская область — самая молодежная в стране. Только по оргнабору сюда ежегодно прибывает на работу 125 тысяч молодых людей. Там же нам дали еще одну поразившую воображение справку: за два года в освоение области вкладывается столько же средств, сколько их было вложено во все строительство БАМа!

Это как-то заранее настраивало нас на очень оптимистический лад. Хотелось думать, что тут оборонная работа налажена как нигде — ведь кругом, в частности и у руководства крупнейшими предприятиями, — молодые люди, а масштабы такие, что, наверное, кое-что перепадает и для дел, которыми занимается ДОСААФ, в их числе и техническим видам спорта, столь популярным ныне у молодежи.

Увы, эти ожидания стали угасать скорее, чем поезд отправился в рейс.

Еще там, в Тюмени, мы познакомились с совсем молодой женщиной — Галиной Старковой, руководителем очень неплохого спортивно-технического клуба «Электрон», разместившегося в просторном теплом сооружении арочного типа. Работу свою Галя любит, на предприятии ее всемерно поддерживают. И результаты у СТК есть: примерно 70 человек занимается в секции мотокросса, воспитано три мастера спорта, один кандидат.

Автомобилисты клуба с увлечением готовят к очередному ралли свой «снаряд», собранный из деталей нескольких «жигулей». В учебном классе успешно занимается очередная, уже одиннадцатая группа будущих водителей. Словом, работа в СТК идет, люди дело свое делают. Но делают его с постоянным преодолением трудностей.

В клуб приходят мальчишки (а в мотосекцию идут, как известно, не самые паиньки), и начинаются их мытарства: когда достанется мотоцикл и достанется ли? Добро бы еще все были исправны. Увы, качество выпускаемых нашей отечественной промышленностью мотоциклов, по словам спортсменов, крайне низкое. Несколько тренировок — и машина выходит из строя.

— Скажите, кому задать этот вопрос о качестве техники? — говорила Галя. — Ведь должен же кто-то за это отвечать! Должна же у кого-то болеть душа за свое изделие!

На одном учебном автомобиле, точнее сказать, на единственном, отъездили уже 260 человек. Положено 300, но не выдержала машина, развалилась. Да и не могло быть по-другому, ведь без передышки работала.

— Тридцать два часа должен наездить на автомобиле каждый, — говорил преподаватель курсов Виктор Иосифович Рагозин. — Требования к качеству обучения растут буквально по дням. Часы же по программе остаются прежними. Каким образом мы должны улучшать это качество? Нам говорят: ищите резервы. Согласны. Ищем. И, в частности, предлагаем такой выход: надо развязать руки мастеру обучения вождению. Надо предоставить ему возможность самому решать, сколько часов дать тому или иному курсанту, но при этом повысить его, мастера, ответственность за конечный результат. Дифференцированный подход к обучению — так бы я назвал это. Но решить такую задачу в обкоме не могут, ссылаются на программы, на ЦК ДОСААФ. Так может, в ЦК решат? Мы согласны в порядке эксперимента выпустить несколько групп по такой методике и уверены: дело пойдет, качество подготовки повысится благодаря большему вниманию к менее успевающим. При этом может реально образоваться и экономия моточасов!

(**От редакции:** полагаем, что идея эта находится в полном соответствии с духом времени. Не ради количества часов обучаются люди, а ради умения водить автомобиль. И потому хотим верить: отдел подготовки кадров для народного хозяйства ЦК ДОСААФ СССР не оставит предложение без внимания. Как, впрочем, и ГУ ГАИ МВД СССР.)

Вплотную к проблеме использования учебного автомобиля примыкает другая — проблема топлива.

Вот уж парадокс: каждая третья-четвертая тонна бензина в стране получается из тюменской нефти. В самой же Тюменской области во всех учебных и спортивных организациях ДОСААФ нам говорили о катастрофической нехватке бензина. Фонды для учебных и спортивных целей выделяются уже сильно заниженные против нормативов. Но и их получить невозможно. Складывается впечатление, что вот такая искусственная «экономия» важнее обучения, а что уж говорить о спорте. Будто и невдомек тем, кто насаждает такую «экономию»: завтра водители-недоучки, на которых нынче сберегли несколько литров топлива, пережгут его в десятки, в сотни раз больше.

Проблемы, наметившиеся для нас в Тюмени, нашли свое подтверждение и дальше, во время движения агитпоезда по маршруту.

В Тобольске мы побывали в автомобильной школе ДОСААФ. Ее начальник Дмитрий Николаевич Ильиных работает здесь с 1968 года — скоро уж двадцать лет. В школе хороший коллектив преподавателей и мастеров, способный решать задачи обучения на современном уровне. И он эти задачи решает: в последнем выпуске с первого раза экзамены в ГАИ сдали 96,6%. И хотя занятия идут здесь в две смены, никто из преподавателей не жаловался на трудности. И план 1986 года по подготовке для народного хозяйства был выполнен уже в сентябре. Словом, мы увидели желание одних учиться и умение других учить, увидели все, кроме... школы.

Ветхий двухэтажный деревянный дом прогнулся и покосился, по шаткиим лестницам ходить опасно. А в класс военного водителя, разместившийся в избе, построенной в прошлом веке, войти, не сгибаясь, может разве что подросток: домик врос в землю и напоминает скорее таежное охотничье зимовье. Уж который год есть у школы на руках акт о невозможности дальнейшего использования здания. Но, кроме акта, есть и планы подготовки водителей, которые, как известно, надо выполнять. И потому акт

спрятан подальше. И все надеются, что здание вопреки акту еще какое-то время простоит. А если нет?

Сеть учебных организаций ДОСААФ сейчас очень широка. И среди множества школ, хороших и не очень хороших, конечно же, должны быть лучшие, располагающие отличными, современными зданиями, и худшие, не успевшие еще в них переехать. И потому, может быть, не следовало бы придавать такое значение единичному факту? Но спустя неделю наш поезд прибыл в Нижневартовск. И мы увидели еще одну организацию — СТК. Он находится в квартирах жилого дома. Просто стены между комнатами были снесены — и на площади в 25—30 квадратных метров каждый разместились классы. Мне довелось побывать в этом городе год назад. С тех пор в классах ничего не изменилось. А по словам председателя горкома ДОСААФ, и в обозримом будущем отрадных перемен не намечается. Больше того. Клуб оказался в затруднительном положении, поскольку автодрома у него не было и нет, а Госавтоинспекция в соответствии с действующими правилами отказывается регистрировать учебные группы, если курсовая точка не имеет площадки для начального обучения.

И снова, в который уже раз за эту поездку, тревожила мысль: как могло случиться, что в краю, где в общенародное дело вкладываются миллиарды рублей, где насыщенность техникой и энерговооруженность каждого работающего во много раз выше, чем в самых обжитых районах, вопросы обеспечения подготовки специалистов для армии и народного хозяйства, вопросы военно-патриотического воспитания и организации досуга молодежи не находят достойного решения?

Между прочим, мотоспортсменов в этом городе приютило СПТУ-11, отдав им ненужное помещение. А прежний арендатор здания взял да и обрезал трубы отопления. И сейчас ребята (а среди них и член сборной команды страны по зимнему спидвею Саша Мельников) нещадно мерзнут, но продолжают после работы приходить к мотоциклам. Наверное потому, что им это нужно. А горкому ДОСААФ, горкому комсомола, призванным заботиться о досуге молодежи, их военно-технической подготовке, — им разве не нужно? Так почему же мирятся они с этим?

В Тюменской области делается большое и очень важное, очень нужное для страны дело. Но, видимо, как это случалось прежде, за большим делом забываются нужды людей. Тех самых, которые это дело делают.

...Покачивается, поскрипывает вагон. Проплывают за окном запорошенные снегом болота, поросшие редкими деревцами. Мелькают названия разъездов, полустанков и станций. Железная дорога живет своей собственной жизнью, отделенная от окружающего пространства полосой отчуждения. Но на то она и железная дорога.

И невольно пришло это сравнение: а не оказались ли здесь, на тюменском севере в своего рода полосе отчуждения досаафовские коллективы, которым, в отличие от путей сообщения, такая жизнь противопоказана.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спец. корр. «За рулем»

Тюмень—Сургут—Нижневартовск

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

«СТОП-ТЕСТ» + «ЭКЗАМЕН НА ДОМУ»

Когда журнал «За рулем» сообщил о выпускаемых в Ровно миниатюрных репетиторах «Стоп-тест» («Серьезная игрушка», 1986, № 4), я немедленно приобрел этот прибор и быстро убедился, что он, действительно, чрезвычайно прост, надежен и компактен. Однако вскоре пришло и разочарование: прилагаемые к нему карточки легко запомнились и он стал бесполезен.

Чтобы расширить диапазон применения прибора, я решил использовать те задачи, которые систематически публикуются в «За рулем» под рубрикой «Экзамен на дому». И этот замысел мне удалось осуществить: сейчас имею около 400 самодельных карточек. Весь комплект помещается в обычном «дипломате» — а это, в общем, полный набор по всему курсу Правил дорожного движения, которым можно пользоваться в любом классе, на любом занятии.

Из плотного картона я нарезал заготовки размером 127 × 64,5 мм — точно по образцу стандартных карточек, прилагаемых к репетитору. Из журнала вырезал задачи с предполагаемыми ответами и плотно наклеил на картон. Понятно, что ответы теперь нужно пронумеровать по порядку, проставив номера от 1 до 5.

Следующий этап — изготовление шаблона перфорации зеленого и красного света.

Совместив чистую заготовку со стандартной карточкой, определяю верный ответ и отмечаю шариковой ручкой нужное отверстие — остается кружок на бланке. Беру следующую карточку — и нахожу новый «зеленый» кружок. И так до тех пор, пока не отмечу все пять отверстий «зеленого света».

Затем пробойником аккуратно делаю в шаблоне отверстие по отмеченным точкам.

Перевернув шаблон, нахожу аналогично точки «красного света» (отмечая неверные ответы) — и тоже пробиваю их просечкой.

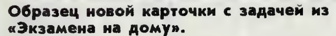
Остальное совсем просто: на карточку с задачей накладываю перфоратор «зеленого света» и сквозь нужное отверстие делаю отметку; затем оставшиеся четыре отверстия обвожу через перфоратор «красного света». Отмеченные кружки просекаю. Вот и все.

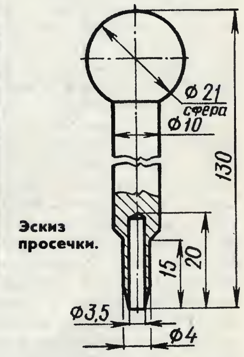
Главное в этой работе — точность и аккуратность.

Г. КОЛЕСНИКОВ

г. Саратов




Образец новой карточки с задачей из «Экзамена на дому».



Эскиз просечки.

НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ СССР

Бартельс В. И. **Трезвость — закон для водителя.** Памятка для водителей транспортных средств всех категорий. 1986. 46 с. — 10 к.

Рассматриваются психологические особенности труда водителя, отрицательное влияние алкоголя на функции управления автомобилем, а также юридические и воспитательные аспекты ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом виде.

Для водителей-профессионалов и владельцев личных автомобилей.

Иштван Имре. **Ходи по улицам с умом.** Пер. с венг. 1986. 19 с., ил. — 50 к.

Автор рассказывает детям о том, как, не нарушая правил движения, ходить по улицам, добираться до школы, вести себя в общественном транспорте, что нужно делать, чтобы загородные прогулки не окончились несчастьем.

Для дошкольников и младших школьников.

Назаров М. М. **Специальные кроссовые автомобили — багги.** 2-е изд., перераб. и доп. 1986. 142 с., ил. — 40 к.

Рассказывается о конструкциях и особенностях подготовки к соревнованиям специальных кроссовых автомобилей, их классификации и технических требованиях, предъявляемых к ним. Даются рекомендации по выбору трасс и организации соревнований. Первое издание книги вышло в 1980 году.

Для спортсменов, тренеров, организаторов соревнований и судей.

Смирнов В. Е. **Центральный автомотоклуб ДОСААФ СССР.** 1986. 96 с., — 25 к.

Центральному автомотоклубу ДОСААФ СССР исполнилось тридцать лет. В книге журналиста В. Смирнова увлекательно рассказывается о славном прошлом этого спортивно-методического центра советского автомотоспорта, его нынешних делах и заботах. Отдельные материалы посвящены выдающимся мастерам автомобильного и мотоциклетного спорта.

Для молодежи.

Перестройка высшего и среднего специального образования коснулась и военной школы. Наряду с качественным ростом военной техники, в том числе автомобильной, произошли существенные изменения в подвижности войск. Эти обстоятельства предъявляют повышенные требования к офицерам-автомобилистам, их тактической и методической подготовке, идейной зрелости. Соответственно возросли требования к тем, кто хочет посвятить свою жизнь военной службе, окончив высшее военное учебное заведение.

Об изменениях в правилах приема в высшие военные автомобильные училища в 1987 году рассказывает старший офицер отдела ГЛАВТУ Министерства обороны СССР подполковник Н. НАУМЕНКО.

ВЫСШИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ

Офицеров—специалистов автомобильной службы готовят четыре высших военных автомобильных училища — два командные и два инженерные.

Инженерные: Рязанское высшее военное автомобильное инженерное ордена Красной Звезды училище и Челябинское высшее военное автомобильное инженерное училище имени маршала бронетанковых войск Л. А. Ротмистрова.

Командные: Самаркандское высшее военное автомобильное командное училище имени Верховного Совета Узбекской ССР и Уссурийское высшее военное автомобильное командное училище.

Они выпускают высококвалифицированные инженерные и командные кадры для всех видов Вооруженных Сил. Окончившим училище присваивается воинское звание «лейтенант». Выпускники получают квалификацию соответственно «военный инженер-механик» или «офицер с высшим военно-специальным образованием — инженер по эксплуатации автомобильной техники». Им вручаются дипломы общесоюзного образца о высшем образовании и нагрудные знаки.

Прежде чем надеть погоны с широкой золотистой окантовкой, кандидаты проходят профессиональный отбор, который предусматривает всестороннюю оценку личности будущего курсанта. Она отражает общественно-политическую активность и моральные качества, состояние здоровья с учетом психологических данных, физическую подготовленность, общеобразовательный уровень. При этом учитываются успехи в учебе и трудовой деятельности, в начальной военной подготовке, выполнение партийных и комсомольских обязанностей и поручений, понимание политики КПСС и Советского правительства, готовность к выполнению воинского долга, обоснованность желания стать офицером и наличие личностных качеств для этого.

Психологические данные оцениваются при медицинском обследовании в военных комиссариатах и в процессе работы приемных комиссий с помощью наборов психодиагностических бланков и аппаратурных тестов. Физическая подготовленность кандидатов из числа гражданской молодежи подвергается проверке по упражнениям Всесоюзного физкультурного комплекса ГТО СССР. Военнослужащих срочной и сверхсрочной службы, прапорщиков, в отличие от гражданской молодежи, проверяют по упражнениям военно-спортивного комплекса ВС СССР.

Общеобразовательную подготовку кандидатов оценивают в объеме программы средней школы устно по математике, физике и истории СССР, а по русскому языку и литературе — письменно (сочинение). Лицам, изучавшим в процессе среднего образования русский язык в объеме программы национальной школы, предоставляется возможность писать вместо сочинения диктант.

Без вступительных экзаменов может быть зачислен на первый курс после собеседования тот, кто успешно (на «хорошо» и «отлично») окончил первый и последующий курсы гражданских вузов по специальностям, соответствующим профилю училища, и все выпускники суворовских училищ.

Награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или получившие по окончании среднего специального учебного заведения диплом с отличием, сдают только один, определяемый комиссией экзамен по профилирующему предмету. При получении отличной оценки они освобождаются от дальнейшей сдачи экзаменов.

Возраст поступающих ограничивается: для гражданской молодежи от 17 до 21 года; для военнослужащих срочной службы независимо от ее срока — до 21 года, сверхсрочнослужащих, прапорщиков и мичманов, военнообязанных воинов запаса — не старше 23 лет. Возраст кандидатов исчисляется по состоянию на год поступления в училище.

Приемные комиссии работают с 10 по 30 июля. Кандидаты из числа гражданской молодежи подают заявления в райвоенкомат до 1 июня года поступления с указанием военного учебного заведения независимо от имеющейся в военкомате разнарядки на отбор кандидатов.

К заявлению прилагаются: автобиография, характеристика с места учебы или работы, комсомольская или партийная характеристика, копия документа о среднем образовании (учащиеся средних школ представляют справку о текущей успеваемости), три фотокарточки размером 4,5×6 см (без головного убора).

Паспорт, военный билет или удостоверение о приписке и подлинный документ о среднем образовании предъявляются непосредственно в приемную комиссию по прибытии в училище.

Заявление можно подавать непосредственно в военные училища. В этом случае учебные заведения направляют их в военные комиссариаты по месту жительства для оформления желающих в качестве кандидатов на обучение.

Адреса военных училищ: Рязанского — 390014, Рязань-14; Челябинского — 454029, Челябинск-29; Самаркандского — 703056, Самарканд-56; Уссурийского — 692521, Уссурийск-21.

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

СЕРВИС

Совершенствованию системы бытового обслуживания, в том числе и автосервиса, в последнее время уделяется все большее внимание. Можно судить об этом хотя бы по газетным и журнальным публикациям, чаще критическим, которые верно отражают общую картину как далекую от благополучия.

Автосервис по сути своей создан ради одной задачи — обеспечения автолюбителя необходимыми услугами для поддержания его автомобиля в состоянии, которое гарантирует безопасную эксплуатацию. При этом клиент вправе не делать какую-либо скидку на сложности, существующие в нашем непростом производстве. Он платит за услуги, в том числе и тогда, когда речь идет о гарантийном обслуживании, и может полной мерой спрашивать с тех, кто по своему должностному положению обязан всем этим его обеспечивать с хорошим качеством и в установленные сроки. Как верно и то, что реально существуют сложности и, пока они есть, рассчитывать на серьезные сдвиги к лучшему было бы просто самообманом. Вот об этом и хотелось бы сегодня поговорить.

Не берусь давать рекомендации, как быстро добиться того, чтобы вся огромная система автотехобслуживания стала работать без сбоев. Однако могу назвать несколько назревших проблем в организации нашей деятельности, которые должны быть решены без промедления, так как негативно влияют не только на качество и сроки выполнения работ, но и на культуру обслуживания в целом. В одиннадцатом номере «За рулем» 1986 года была напечатана статья «ЭКО об автосервисе». В ней в ряду других затрагивались и эти проблемы. И есть все основания вернуться к ним.

В стране сейчас функционируют разные системы автосервиса: «Союзавтотехобслуживание», «Росавтотехобслуживание», «Укравтотехобслуживание», «Москвичавтотехобслуживание», «АвтоВАЗтехобслуживание» и другие, которые подчиняются разным ведомствам и организациям. Они должны работать на основе утверждаемых плановых показателей и в соответствии с нормативными документами, которые регламентируют все вопросы, связанные с планированием и организацией производства, в том числе рост по годам плановых показателей в системе автотехобслуживания в целом. Но вот что странно, с ними никак не соотносятся конкретные цифры роста плановых заданий для каждого отдельного предприятия.

Поясню свою мысль на примере московской СТО ВАЗа «Северянин». Мы занимаемся машинами Волжского автозавода и в своей работе, естественно, тоже руководствуемся целым рядом документов. Главные из них — технология ремонта и прейскурант цен Б-50. Первый опре-

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ДИРЕКТОРА СТО

деляет перечень операций, необходимых для доброкачественного ремонта, и нормы времени, отпущенного на них. В соответствии со вторым эти работы оплачиваются. Казалось бы, все правильно — сделана работа определенной сложности и трудоемкости, за нее начисляется соответствующий заработок. Однако все не так просто. Здесь есть свой парадокс, который заключается в том, что расценки в большинстве случаев никак не согласуются с технологией работ. Другими словами, они не отражают в стоимостном выражении реальных трудовых затрат на те или иные операции.

Такая несогласованность документов, определяющих экономическую основу нашей деятельности, только начало цепочки. Следующее звено — технико-экономические показатели. Они нам задаются и, в свою очередь, никак не увязываются ни с технологией, ни с прейскурантом цен, ни с реальными возможностями развития производства. В результате образуются очевидные несоответствия в важнейших ориентирах нашей работы, на что вышестоящие органы по непонятным причинам просто не обращают внимания. Например, такой важнейший для любого производства показатель, как рост выработки на рабочего, совершенно не согласуется с возможностями той же технологии и реальными условиями труда в автосервисе. Так же, впрочем, как и с позициями ценника Б-50, что, естественно, резко снижает стимулирующую роль столь важного фактора, как плата за труд.

Плоды такого «волевого» планирования хорошо видны на примере нашей СТО. За последние четыре года рост объемов производства нам был определен ни много ни мало в 45%. Теперь посмотрим, на чем основывается такое задание. Для наглядности возьмем работы по техническому обслуживанию автомобилей ВАЗ. Посмотрите на таблицу. В первой строке норма времени, которая определяется технологией для одного рабочего, при условии доброкачественного исполнения им каждой операции. Вторая строка показывает, сколько времени реально может затратить наш рабочий на те же операции, но с учетом необходимости обеспечить заданный сегодня рост объемов производства.

Таким образом, как видно из последней строки таблицы, выполнение этого планового показателя возможно только в результате уплотнения практически вполовину времени, необходимого на каждую из технологических операций, предусмотренных при обслуживании автомобиля. Думаю, не надо доказывать, что в нашем производстве, где велика доля ручного труда, такое «уплотнение» неминуемо ведет к нарушениям технологической дисциплины. А если называть вещи своими именами, то к таким знакомым каждому автолюбителю явлениям, как недоброкачественное, на скорую руку выполнение ремонтных работ, пропуск каких-то операций, предписанных технологией, намеренное завышение объемов проделанной работы. Иными словами, ко всему тому, что вызывает справедливое возмущение владельцев автомобилей, жалобы, критические выступления прессы.

Итак, возникает порочный круг: задаваемые плановые показатели диктуют нереальный в существующих условиях автосервиса ритм работы. Форсируя темп, чтобы обеспечить рост объемов производства, мы неминуемо сталкиваемся с нарушениями технологии, серьезными потерями в качестве. Требуя от рабочих качество, мы неизбежно ставим под угрозу выполнение плановых показателей. В первом случае совершенно оправданно возмущается владелец машины. Во втором на нас обрушивается гнев руководства, делаются соответствующие административные выводы.

Этот порочный круг прекрасно знаком всем работникам нашей системы, так как он дает о себе знать постоянно. Дело в том, что любая комиссия из тех, что регулярно проверяют предприятия автосервиса, всегда находит нарушения в соблюдении технологии ремонта. И нетрудно предположить, что с началом работы в нашей системе государственной приемки положение только усугубится.

Так где же выход? Он, на мой взгляд, прост и сложен одновременно. Прежде всего мы должны правильно определить свою главную задачу, реально оценив при этом ситуацию.

Наша цель, вряд ли кто сейчас возразит, доброкачественно обслуживать своих клиентов и при этом максимально полно использовать существующий производственный потенциал автосервиса. Для этого необходимо, чтобы планы и нормативы, которые регламентируют нашу работу, основывались на реальных возможностях производства и жестко увязывались между собой. Только в таком случае можно обоснованно и, главное, результативно, требовать безусловного качества от каждого работника. Пока нет согласованности между реально существующим положением дел и требованиями, предъявляемыми нам со стороны планирующих органов, мы будем вынуждены в своей работе ориентироваться не на интересы автолюбителей, а на «цифру», и претензии со стороны клиентов в этом случае просто неизбежны.

Не снимая с себя как с руководителя предприятия ответственности за организацию работ и обеспечение порядка на производстве, считаю необходимым поставить все эти вопросы перед Госпланом СССР, Госкомцен СССР и Госстандартом СССР. Ведь за нереальные показатели, за которые они с нас спрашивают, расплачивается своими деньгами, временем и нервами автолюбитель, а он, в свою очередь, спрашивает — и все более строго — тоже с нас. И он совершенно прав, так как ему, повторюсь, не должно быть дела до наших межведомственных проблем. А вот мы обязаны их решить быстро и в интересах клиента.

Д. ВОДАР,
директор СТО «Северянин» «АвтоВАЗтехобслуживания»

Показатели	ТО-1	ТО-2	ТО-3	ТО-4	ТО-5	ТО-6	ТО-7
Норма времени в соответствии с технологией ремонта, ч	5,72	5,83	8,59	5,77	10,32	5,14	11,36
Время, которое имеет возможность затратить слесарь, исходя из планируемой ему выработки, ч	3,15	3,43	4,43	3,13	5,63	3,00	7,30
Часть, которую составляет это время от нормативного, %	55	59	52	54	55	58	64

От редакции. Положение дел в системе сервисного обслуживания автолюбителей волнует наших читателей. На страницах журнала мы постоянно обращаемся к этой теме, стараясь придать гласности все стороны работы автосервиса, предпринимаем усилия для улучшения положения дел. К сожалению, приходится констатировать, что организационная перестройка, которая полным ходом идет сейчас в промышленности, в том числе в автомобильной, пока практически не коснулась системы автотехобслуживания. Без решения тех проблем, о которых говорится в статье директора московской СТО ВАЗа «Северянин», то есть без пересмотра нормативной базы, регламентирующей деятельность этой системы, а также плановых показателей, реальные сдвиги в этом направлении вряд ли возможны.

Мы согласны с автором публикации и в том, что уже давно пора перестать выдавать желаемое за действительное и строить благополучие на мнимых достижениях и дутых цифрах, как это происходит с показателями роста объемов производства на предприятиях автосервиса. Самым главным критерием работы этой службы должно быть максимальное удовлетворение запросов клиентов, отсутствие претензий на проведенное обслуживание. Поэтому мы надеемся, что в ответах ведомств, к которым обращается автор, положение дел в автосервисе будет рассмотрено с этой, наиболее важной, стороны.

АВТОМОБИЛЬ УТРАТИЛ СТОИМОСТЬ

Разбитый в аварии автомобиль — это всегда большая неприятность для его владельца. Хлопоты, связанные с ремонтом, масса потраченного времени и немалые расходы. Правда, для того, кто не виноват в случившемся, как правило, остается возможность возместить убытки, понесенные при восстановлении автомобиля, оформив страховое возмещение или обратившись с исковым заявлением в суд. Хуже обстоит дело с компенсацией стоимости, которую машина утрачивает в результате потери товарного вида в связи с аварией. Госстрах этот вид ущерба не возмещает. Остается один путь — через суд, но и этот шанс далеко не все используют, притом зачастую из-за неинформированности, как самих автолюбителей, так и правоохранительных органов, об этой возможности. А ведь из статьи 219 ГК РСФСР (аналогичные нормы есть во всех гражданских кодексах союзных республик) совершенно определенно вытекает, что собственник автомобиля, пострадавшего в аварии, несет убытки, которые состоят как из расходов на ремонт, так и из той части имущества (в данном случае — автомобиля), которая в результате аварии безвозвратно утрачена, поскольку ремонтом ее восстановить невозможно. Эта часть утраченного имущества имеет определенную стоимость и, следовательно, должна быть выражена в какой-то конкретной сумме.

Как уже говорилось, возмещение ущерба, связанного с потерей автомобилем товарного вида в результате аварии, производится на основании решения суда по иску потерпевшего. При этом суды исходят из статьи 457 ГК РСФСР (аналогичные нормы есть и в кодексах других союзных республик), где предусматривается и исправление самого поврежденного автомобиля, и полное возмещение виновной стороной всех иных убытков, связанных с ДТП. Это положение закона принципиально важно при исследовании всей проблемы, о которой у нас идет речь.

Здесь следует особо подчеркнуть, что в некоторых случаях утрату товарного вида автомобиля неправомерно сводят к недостаткам внешнего вида, образовавшимся при ремонте. В связи с этим представляется, что формулировка «утрата товарного вида» не совсем точно определяет объем убытка, который причиняется потерпевшему. Наверное, правильнее говорить об утрате эксплуатационных качеств и внешнего вида автомобиля. Такое определение менее удобно, но зато точнее отражает тот ущерб, о котором при этом ведется речь.

Технология ремонта аварийных автомобилей на станциях технического обслуживания и на авторемонтных заводах неизбежно предусматривает резку, сварку или механическую правку деталей кузова. От подобных воздействий металл теряет жесткость и прочность, на нем образуются зоны, более подверженные коррозии (например, из-за невозможности обработки сварных швов антикоррозионным покрытием). Изготовленный по заводским лекалам и штампам кузов после ремонта всегда сохраняет какую-то остаточную деформацию, полученную в результате удара, что отрицательно сказывается на ходовых характеристиках автомобиля. Как правило, бывает невозможно точно соблюсти при ремонте заводскую технологию покраски, да еще неизбежно отличие цвета восстановленных деталей от внутренней окраски кузова. Все эти дефекты объективно сказываются на техническом состоянии автомобиля, на его внешнем виде, а значит, снижают его реальную стоимость даже при самом доброкачественном ремонте.

Кто и каким образом рассчитывает этот убыток? В стране пока нет единой методики, но наибольшее распространение получили «Нормы утраты товарного вида автомобиля», разработанные еще в 1965 году ленинградской научно-исследовательской лабораторией судебных экспертиз Министерства юстиции РСФСР. Ими руководствуются во многих городах, в том числе и в Москве, хотя они официально и не утверждены для повсеместного пользования. Применяя их, эксперт прежде всего решает, какая технология в каждом конкретном случае позволит с максимальным качеством выполнить работы по ремонту аварийного автомобиля, так как именно из этого условия он обязан исходить. Поэтому, если ремонт по каким-либо причинам сделан недостаточно хорошо, например не оказалось необходимых деталей для замены или нужного оборудования, то претензии владелец автомобиля должен предъявлять уже ремонтному предприятию, а не виновнику аварии.

К сожалению, нет в стране и единой организации, которая была бы уполномочена проводить экспертную оценку потери автомобилем товарного вида после аварии. В результате этими вопросами занимаются различные учреждения, имеющие в своем составе специалистов, знающих строение автомобиля и технологию его ремонта. Это могут быть инженеры консультационных отделов при крупных предприятиях автотехобслуживания, при секциях республиканских ДОАМ, при инспекциях Госстраха и многих других организациях.

Таким образом, приходится констатировать, что если право на возмещение ущерба от потери автомобилем товарного вида в результате аварии бесспорно и сомнений теперь уже не вызывает, то сам порядок реализации этого права, включающий в себя и определение суммы возмещения, пока регламентирован недостаточно четко. При решении этих вопросов возникает много неясностей как у самих владельцев транспортных средств, так и у судебных работников. Проблема эта ежегодно затрагивает имущественные интересы тысяч людей, поэтому созданию и введению в действие единых общесоюзных норм по возмещению ущерба, связанного с потерей автомобилем товарного вида, должно быть уделено серьезное внимание. Разработчиком таких норм, думается, мог бы стать ВНИИ судебных экспертиз Министерства юстиции СССР.

Что касается действующего в настоящее время порядка возмещения ущерба, возникшего в результате аварии, то здесь, в первую очередь, надо отметить следующее: гражданская ответственность виновных в столкновении водителей индивидуальных транспортных средств и тех, которые принадлежат государственному, кооперативному или общественному сектору, реализуется по-разному. Владелец личного автомобиля (в том числе и лицо, пользующееся машиной по доверенности) сам возмещает ущерб за ремонт поврежденного по его вине автомобиля и утрату его товарного вида. За вред, причиненный, скажем, государственным транспортом, ответственность полностью несет предприятие, за которым автомобиль зарегистрирован. При этом к водителю, по вине которого произошло ДТП, предприятие имеет право в соответствии со ст. 119 КЗОТ РСФСР предъявить регрессный иск, причем в размере не более его среднего месячного заработка. Правда, если он совершил аварию, будучи не при исполнении трудовых обязанностей (например, при использовании государственного автомобиля в личных или корыстных целях, находясь в нетрезвом состоянии, а также если правоохранительные органы признают, что в его действиях содержатся признаки уголовного преступления), предприятие обязано предъявить иск к водителю в полном размере причиненного ущерба.

Экспертизы по утрате автомобилем товарного вида в результате аварии могут проводиться и по поручению следственных органов и судов, и по требованию владельца аварийного транспортного средства. Притом делается это в рамках как гражданского, так и уголовного судопроизводства.

При определении суммы ущерба от потери автомобилем товарного вида в результате аварии исходным показателем, естественно, является его реальная цена на момент аварии. Она равна розничной цене за вычетом процента износа. Норм износа для индивидуальных транспортных средств не существует, поэтому на практике применяются «Нормативы амортизационных отчислений на подвижной состав автомобильного транспорта» (в процентах от стоимости). Они определяют, что на тысячу километров пробега автомобиль утрачивает 0,36% своей первоначальной стоимости (см. журнал «Автомобильный транспорт», 1974, № 12, стр. 11).

По каждой из поврежденных деталей автомобиля эксперт на основе Норм (в частности, разработанных ленинградским НИИ судебных экспертиз) определяет процент утери товарного вида. После чего несложно получить эту величину в денежном выражении. Сумма потери товарного вида по всем поврежденным деталям и составит общий ущерб от потери автомобилем товарного вида в результате аварии. Остается только добавить, что при замене кузова автомобиля считается, что его товарный вид не утрачивается.

Л. МОГИЛЯНСКИЙ,
адвокат

В МИР ДОРОЖНЫХ ЗАКОНОВ

Этот нарядный трамвайный вагон выходит на улицы Владивостока по особому расписанию. А пассажиры его — учащиеся начальных классов многих школ города. 40 минут длится рейс своеобразного урока



по безопасности дорожного движения. За это время работники ГАИ успевают не только рассказать ребятам о правилах поведения на улице, но и показать на практике, как устанавливаются и что требуют от пешеходов дорожные знаки, каков порядок движения транспортных средств на перекрестках и пешеходных переходах, к чему могут привести нарушения дорожных правил. Заканчивается урок-экскурсия викториной, закрепляющей полученные знания.

ПОДАРОК СЕЛЬСКИМ ЖИТЕЛЯМ



Прекрасный подарок получили труженики колхоза «Узвара». Существовавшая и раньше трасса для трековых автогонок теперь вписалась в современный спортивный комплекс многоцелевого назначения, отвечающий самым современным требованиям.

Его главная часть — трасса, где можно проводить кроссы на багги, мотоциклах, автомобилях повышенной проходимости. Она радиофицирована и на всем протяжении имеет светофорную сигнализацию, помогающую при необходимости в любой момент остановить гонку. Для судей и представителей прессы построены специальные помещения-башни с хорошим обзором, в закрытом парке и других службах оборудованы пункты питания. К услугам представителей средств массовой информации телетайп и междугородные телефоны. Специальный вычислительный центр выдает в считанные минуты любую информацию о ходе гонки. Все здания имеют отопление, а это значит, что соревнования можно проводить и зимой.

Комплекс колхоза «Узвара» прошел и международное крещение. В прошлом году здесь состоялся этап Кубка дружбы на багги. Советские и зарубежные участники, специалисты автоспорта дали высокую оценку оснащенности комплекса.

Латвийская ССР

НАШ ПАРТНЕР «ПАРТЕК»

Фирма «Партек-Нумми» из Финляндии известна как изготовитель специализированных кузовов, гидравлических кранов и подъемников на автомобильном шасси. У нас работает свыше 500 машин (главным образом КамАЗов), оборудованных системой «Мультилифт» (аналогичная описана в № 11 за 1981 год). В ней используют сменные кузова, что позволяет избежать простоев под загрузкой и разгрузкой. Управляя гидромеханическим устройством, водитель опускает кузов на землю, ставит на шасси другой и фиксирует его, не выходя из кабины.

На базе КамАЗ—53212 сделан коленчатый подъемник с открытой кабиной. В сложенном состоянии он весьма компактен. Благодаря этому на шасси размещается еще и грузовая платформа, что делает машину удобной для ухода за фасадами зданий, ремонтных работ и т. п.

Среди новых предложений «Партека» — «Мультилифт-ХЛ4» с кузовом увеличенного объема 9,6 м^3 (с надставными бортами — 14,6 м^3) для перевозки чая, монтируемый на шасси ГАЗ—53-12. Кузов рассчитан на 4 тонны листа. Аналогичная система ХЛ6 разработана на шасси тракторного прицепа для перевозки хлопка.



Гидравлический подъемник на шасси КамАЗ—53212.

НЕСУЩИЕ КОРПУСА ДЛЯ «ЭСТОНИИ»

Для гоночного автомобиля весьма важное значение имеет высокая жесткость его рамы на кручение. Чем она выше, тем проще обеспечить желаемые характеристики управляемости автомобиля на поворотах. Рама в виде пространственной фермы, сваренной из труб, обладает сравнительно небольшой жесткостью на кручение, примерно 120—160 кгс· м/град. В лучших конструкциях этот показатель может быть доведен до 250 кгс· м/град.

Если применить вместо рамы несущий корпус (так называемый монокок), склепанный из дюралюминиевых панелей, то жесткость на кручение можно увеличить в 2—4 раза и более. И хотя трудоемкость монокока выше, чем сварной трубчатой фермы, в последние 20 лет ему отдают предпочтение ведущие фирмы, строящие гоночные автомобили.

Конструктор таллинского опытного авторемонтного завода Р. Сарап, автор гоночной машины «Эстония—21», разработал более совершенную модель — «Эстония—24» с корпусом «монокок». Сейчас идет ее доводка.

Для члена сборной команды страны А. Пономарева на ВАЗе изготовлен монокок собственной конструкции, взаимозаменяемый с рамой автомобиля «Эстония—21М». На такой машине гонщик из Тольятти удачно выступал в соревнованиях на Кубок дружбы социалистических стран 1986 года, трижды финишировав четвертым на этапах. Работа над отечественными гоночными автомобилями с кузовами «монокок» продолжается.

БУДУЩИМ СПЕЦИАЛИСТАМ

Многие вузы страны готовят сегодня специалистов по организации дорожного движения, которым предстоит работать в Госавтоинспекции, в автотранспортных предприятиях. Высшее образование для этой важной в наше время профессии, естественно, предполагает овладение самыми современными методами управления транспортными потоками. И в этом деле не последнюю роль играет кино.

Все, что нам предстоит широко внедрять в жизнь в самом ближайшем будущем, передовой опыт, показано в учебном фильме «Методы организации движения в городах», только что выпущенном Центрнаучфильмом (режиссер А. Морозова, научный консультант Г. Клинковштейн). В нем запечатлены последние новинки организации движения в Москве и Риге, Киеве и Шяуляе, а, как говорится, лучше раз увидеть...



На снимке — кадр из нового фильма. Обособленная трасса скоростного трамвая и выделенная знаками и разметкой проезжей части скоростная полоса для автомобилей на проспекте Комарова в Киеве.

Курсом XXVII съезда КПСС

ПРЕМЬЕРА НОВЫХ ТОВАРОВ



Среди 12,5 тысячи экспонатов выставки едва ли не в центре внимания посетителей находились автомобили ВАЗ—1111, ЗАЗ—1102 и «Москвич—2141», серийное производство которых должно начаться в нынешней пятилетке.

Этот новый павильон — сегодня самый большой на ВДНХ. И интерес посетителей к нему тоже самый большой. А называется он «Товары народного потребления и услуги населению». Здесь игрушки и туристское снаряжение, кухонные автоматы и мебель, садово-огородный инвентарь и велосипеды, мотоциклы и автомобили... Именно автомобили и мотоциклы пользовались особым вниманием посетителей обширной выставки «Комплексная программа по товарам и услугам — в действии». Среди них — перспективные легковые модели ВАЗ—1111, ЗАЗ—1102, «Москвич—2141», новые мотоциклы ЗДК—КС175, «ИЖ-Планета—5», «ИЖ-Юпитер—5-люкс», "Тула" ТМЗ—5. 951. Вокруг машин — толпы заинтересованных людей, которые хотели знать все: как устроена, когда начнут, много ли будут делать, скоро ли поступит в продажу, сколько стоит...

Предприятия Минавтопрома в соответствии с «Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года» ведут подготовку производства высокоэкономичных переднеприводных машин. Решить проблему экономии топлива поможет применение микропроцессоров в системах управления двигателем и улучшение аэродинамических показателей у машин нового поколения. «Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг на 1986—2000 годы», отражая растущие запросы населения, определила повышенный технический уровень индивидуальных транспортных средств, поставила перед промышленностью непростые задачи по расширению ассортимента выпускаемой продукции. Как же выполняются эти настоятельные требования времени? Обратимся к экспонатам.

Прежде всего нетрудно выделить конструктивную схожесть самого дорогостоящего элемента машин — кузова. У всех представленных здесь моделей он типа «хэтчбек». Они во многом схожи, хотя и не лишены отличительных черт в своей передней части, вполне отвечающей прогрессивным дизайнерским тенденциям последних лет. Что это — мода, совпадение? Деловые городские поездки автомобилисты сочетают с выездами на дачу, на природу, многие — с туристическими путешествиями. Это обстоятельство и определяет тип современного кузова, избранный в качестве преобладающего почти всеми ведущими мировыми фирмами. С одной стороны — пяти-четырехместный комфортабельный салон, с другой — багажник, вмещающий громоздкую поклажу. Посмотрите, даже в миниатюрную «Оку» после незначительной трансформации сидений можно без труда погрузить, например, телевизор. Кстати, многие сравнивали «Оку» с прозванным «горбатым» старым «Запорожцем». По габариту и массе они, действительно, очень близки, однако перспективный автомобиль вместительнее, быстроходнее, экономичнее.

А вот и новый «Запорожец». Он принципиально отличается от сегодняшней базовой модели завода «Коммунар». Переднеприводная компоновка, жидкост-

1



2



3



4



ное охлаждение двигателя, передняя подвеска типа «Мак-Ферсон» — все эти новшества, безусловно, обеспечат высокий спрос на продукцию ЗАЗа.

О «Москвиче—2141» уже был подробный рассказ в прошлогоднем майском номере «За рулем». Но если на вопрос «Как устроен?» ответ по каждой машине всегда был перед глазами (сам экспонат и табличка к нему), то узнать срок — «Когда начнут?» оказывалось куда сложней. Известно, что производство нового «Москвича» будет разворачиваться в этом году. На конец его намечен выпуск первых партий «Запорожца» ЗАЗ—1102. Что же касается «Оки», то сегодня еще нет возможности назвать точный срок начала ее производства.

Немало новинок увидели и мотолюбители — в экспозиции были представлены последние конструкции «Ижмаша», заводов имени Дегтярева, «Саркана Звайгзне», тульского, минского.

Самый живой интерес вызвала у посетителей и витрина, за стеклом которой инструменты и различные приспособления для эксплуатации и ремонта автомототехники: шиномонтажный комплект, стробоскопы, тестеры, зарядные устройства. На стендах можно было также видеть противотуманные фары новых конструкций, шины радиального типа, разнообразное снаряжение для автотуристов.

Да, продукция автомобильной и мотоциклетной промышленности не затерялась среди 10 тематических разделов выставки, где 93 министерства и ведомства представили 12 500 самых разных изделий, в том числе около 3000 перспективных образцов. Переходя от одного стенда к другому, невольно обращаешь внимание на то, как уютно смотрится спальный гарнитур в соседнем разделе, а чуть дальше не позволят пройти мимо телевизоры и магнитофоны последних моделей, еще дальше — чайные сервизы. Так обойдешь всю экспозицию, и уже у самого выхода, изучив моторизованную транспортную технику, осознаешь, что автомобиль вошел в нашу жизнь наряду со многими товарами повседневного спроса.

С. НИКОЛЬСКИЙ

1. Компактный четырехместный автомобиль «Ока» (ВАЗ—1111) с передними ведущими колесами. Двигатель — двухцилиндровый, водяного охлаждения, мощностью 30 л. с./22 кВт. Рабочий объем — 650 см³. Масса машины в снаряженном состоянии — 605 кг. Длина — 3200 мм. Наибольшая скорость — 120 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 30 с. Расход топлива при городском цикле езды — около 6,6 л/100 км, на скорости 90 км/ч — 4,2 л/100 км.

2. Новый «Запорожец» — ЗАЗ—1102 занимает промежуточное положение между «Окой» и «Спутником». У машины передние ведущие колеса и трехдверный кузов. Двигатель — четырехцилиндровый, водяного охлаждения, рабочим объемом 1091 см³. Мощность — 50 л. с./37 кВт. Масса машины в снаряженном состоянии — 710 кг. Наибольшая скорость — 135 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 18 с. Расход топлива при городском цикле езды — 7,6 л/100 км.

3. В экспозиции мотоциклов были представлены мини-мотоцикл РМЗ—2.130, «ИЖ-Юпитер—5-люкс», «ИЖ-Планета—5», «РМЗ-Дельта» и другие.

4. Ковровский завод имени В. А. Дегтярева представил новую машину ЗДК—КС175 с обратным лепестковым клапаном во впускной системе и новой задней подвеской. При рабочем объеме 174 см³ двухтактный двигатель развивает мощность 15 л. с./12 кВт. Масса машины в снаряженном состоянии — 117 кг.

Фото В. Князева

8 марта — Международный женский день

ЖЕНЕЧКА, ЖЕНЯ, ЕВГЕНИЯ АЛЕКСЕЕВНА



Евгения Алексеевна Матвеева у своего автомобиля в день 40-летия Победы, 9 мая 1985 года.

Далеко не все знают об этом своеобразном — «домашнем», как его называют в 19-м таксомоторном парке Москвы, музее автомобилей. А между тем здесь представлена родословная отечественного таксомотора от «Эмки» до «Волги». Энтузиасты долго, настойчиво собирали и приводили в первозданный вид старенькие, утратившие былой лоск машины. Зато теперь они выглядят как новые. И, глядя на них, узнаем мы и об истории отечественного автостроения, и о первых шагах такси, и о первых таксистах. Помогают в этом и фотографии, выставленные рядом на стендах.

Они смотрят друг на друга: восстановленная «Эмка» и хрупкая девушка в военной гимнастерке и фуражке. «Эмка» — со стенда, девушка — с фотографии. Они встретились еще в довоенные годы. И не расстались бы, если бы война не заставила Женю Матвееву сесть за другой руль, большой, непослушный, требующий таких усилий, — руль военного грузовика. Но было в этой девушке столько напора, желания внести свой вклад в битву с врагом, столько умения, что грузовик ей тоже подчинился. Еще по сей день видит она порой военные сны и себя, мчащуюся сквозь грохот разрывов по разбитым фронтовым дорогам. И та известная песня, где говорится про «девчонку по имени Женька», будто о ней написана, слово в слово.

На фронте под Оршей о лихом шофере Жене слышали многие. Когда же узнавали, что Женя — это не Евгений, а Евгения, — каждый норовил заглянуть в кабину, от любопытных отбоя не было. Она и тут нашла свою линию поведения: на застенчивую улыбку отвечала улыбкой, на вольную шутку могла так ответить, что шутника потом долго поднимали на смех.

— Я с детства отчаянная была, — говорит Евгения Алексеевна. — И не о машине — о самолете мечтала, летать хотела. С тем и пришла в 1939-м в Осоавиахим. «Все хорошо, девушка, — сказали мне, — подходите нам по всем статьям, да вот с образованием плохо, семилетки нет». А откуда ей взяться, семилетке, если росли мы без отца и работать пришлось пойти очень рано. Сначала расстроилась. Потом взяла себя в руки. Снова пошла в один клуб, в другой. Меня заметили, посоветовали идти на курсы шоферов. Хотя, между прочим, женщин-шоферов в те годы было, наверное, не больше, чем женщин-пилотов.

Довоенных фотографий у нее не сохранилось. А где-нибудь в хронике они, наверное, есть. Не могли тогдашние фотокоры пройти мимо столь редкого явления, как девушка-таксист! Они и сейчас-то в столице наперечет. А тогда... Для мужчин профессия была редкостная, престижная... Иные пассажиры с опаской садились в салон: «А не перевернемся? В столб не врежемся? Все же не женское это дело!»

Не переворачивались. И не врезались. Работа ее радовала, увлекала. Весь день с людьми! Сколько всего нового, интересного! А завтра будет новый день, еще лучше, еще светлее...

Но завтра началась война.

Пассажирами в военной Москве стали главным образом люди в шинелях. Прибывали из госпиталей за новыми назначениями, все спешили на фронт. Она возила их по адресам, слушала рассказы, а в мыслях была там, на фронте, видела себя за рулем боевой машины. Думала недолго, подала заявление в военкомат и — не ушла, нет, — уехала на фронт на грузовике ЗИС—5: фронт-то был уже под Оршей.

Там получила боевое крещение, там как должное приняла для себя тот фронтовой быт, нелегкий и для мужчин. Потом были в ее жизни разные рейсы и разные машины — но первый свой ЗИС она помнит по сей день, как и ту первую «Эмку»-такси.

После демобилизации вернулась она, конечно же, в парк, и помыслов иных не было. В новых автомобилях — «Победе», «Москвиче», ЗИС—110, «Волге» ГАЗ—21 и ГАЗ—24 возила она новых людей: уверенных в себе и в завтрашнем дне, беспокойных и вечно спешащих, заставлявших и ее торопиться, гнаться за временем.

Она вспоминает эти автомобили не все вместе — а каждый поименно, рассказывает о них так, будто они тут, рядом, будто и не прошло с тех пор столько долгих лет.

Я думаю, что на сегодняшний день Евгения Алексеевна среди женщин-водителей, как бы это сказать аккуратнее, — одна из самых опытных, что ли. Без малого пятьдесят лет — не каждому мужчине по силам такой трудовой стаж. Увидев ее однажды за рулем в потоке транспорта, подивился элегантной, уверенной и сдержанной манере вождения — и захотелось во что бы то ни стало познакомиться с этим человеком. Так вот и узнал, что совсем недавно работала она в транспортной части московского горкома КПСС, что удостоена здесь звания «Лучший водитель», что жители Бауманского района столицы трижды подряд избирали ее своим депутатом, а сейчас на заслуженном отдыхе.

Когда-то давно появилась у Евгении Алексеевны мысль: вот бы собрать в домашнем музее те автомобили, на которых довелось ездить! Сейчас эта мечта, кажется, близка к осуществлению. Товарищи по работе подарили ей несколько моделей старых автомобилей — точных копий «ее» машин. Значит — быть музею.

И. ГОЛЬДИН

ВСТРЕЧА С КУБОЙ

Тысячи километров отделяют нас от Кубы, но мы знаем о ней много. Киносюжеты, телевизионные передачи часто переносят нас в красавицу Гавану, привольно раскинувшуюся на берегу Мексиканского залива, с ее широкими проспектами и высоченными пальмами, на строительство современных предприятий, жилых кварталов и, конечно, на уборку сахарного тростника — сафру, главное трудовое событие года для кубинцев. И все же ни кино, ни телевидение не могут в полной мере передать то, что чувствует и видит впервые приехавший на остров Свободы, встречаясь и беседуя с его гостеприимными жителями.

...Ранней выдалась минувшая осень в Москве. Аэропорт «Шереметьево» провожал нас холодным, пронизывающим ветром, бросая в лицо колючие снежинки. Через 18 часов полета на ИЛ-86 стюардесса объявила: «Рейс закончен. Наш лайнер совершил посадку в Гаванском аэропорту имени Хосе Марти. Температура воздуха плюс 29 градусов». Вот такой вечерней «прохладой» встретила нас столица Республики Куба. Все было необычно — и влажная духота, и совершенно черное небо, усеянное множеством огромных и очень ярких звезд, и величавые кроны пальм в свете прожекторов за зданием аэропорта, и неугомонный, звенящий гомон цикад. С еще незабытой московской обстановкой роднило одно: ряды самолетов под кубинскими флагами имели привычные названия ИЛ-62, ТУ-154, АН-24, да и снующие по взлетному полю автомобили-заправщики, грузовики для перевозки багажа, автобусы были советскими.

Нашей спортивной делегации предстояло пробыть здесь 33 дня и выступить в пяти этапах Кубка Кубы по мотокроссу. Для троих членов делегации такое турне не было новинкой. Мастера международного класса, члены основного состава сборной команды Советского Союза Андрей Ледовской из Владимира, киевлянин Александр Морозов и Андрес Крестинов из поселка Саку Харьюского района Эстонии уже по пять-шесть раз бывали на Кубе. Тренер команды заслуженный мастер спорта шестикратный чемпион мира ленинградец Геннадий Моисеев прибыл сюда во второй раз, остальные трое — автор этих строк, гонщик из Риги Виестурс Гаушис и механик Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР Юрий Ермаков встретились с Кубой впервые.

И вот «Хирон-VI» мчит нас по узким улицам старой части Гаваны. Этот автобус я видел на фотографии в разделе «В мире моторов» журнала «За рулем». Сделан он на местном авторемонтном заводе с использованием двигателя и шасси ГАЗ—63 и чем-то напоминает «Кубань». Скорость приличная, а в салоне очень шумно — двигатель расположен рядом с водителем. На этом автобусе и с тем же водителем Хосе, который очень быстро научился русской фразе «Кончай работать, давай поехали», мы проехали по Кубе более полутора тысяч километров, и он ни разу не подвел.

Кончилась Гавана — и первая приятная неожиданность: мы выехали на широченный, самый современный автобан. Позже узнали, что он тянется почти на 300 километров, до города Санта-Клара. И всюду в одном направлении не менее трех полос. Максимально разрешенная скорость — 120 км/ч. Мне приходилось ездить по знаменитым автомагистралям многих стран Западной Европы и могу засвидетельствовать: дороги Кубы перехвалить трудно. Теперь их протяженность свыше 30 тысяч километров. И почти все это полуколониальная в недавнем прошлом страна сумела сделать за 28 лет после свершения революции. Впрочем, другого выхода, видимо, не было. Автомобиль — основной вид транспорта на Кубе. И, чтобы развивать промышленность, сельское хозяйство, строить новые города и поселки, словом, превратиться из аграрно-сырьевого придатка США в индустриальную страну, нужны были прежде всего хорошие дороги. Особенно если учесть, что такие дороги — это долгая жизнь автомобильного парка, пополнять который было непросто в условиях экономической блокады. Дорог на Кубе строят много, добротно и надолго, за состоянием их следят тщательно.

Что же касается режима на кубинских автобанах (тут их называют «аутописта»), то он здесь несколько иной, чем в Западной Европе. Скажем, во Франции, ФРГ считается совершенно недопустимой остановка машины на таких скоростных магистралях даже по причине поломки, и тем более пересечение разделительной полосы (когда это практически возможно, поскольку она, как правило, ограждена отбойниками). За такое нарушение водителю грозит огромный штраф. На Кубе это, можно сказать, в порядке вещей, хотя бы потому, что не всегда автозаправочные станции (кстати, вполне современные по архитектуре, со всем необходимым для ремонта, мытья машин и отдыха водителей и пассажиров) дублируют одна другую по обе стороны дороги. Вот и приходится съезжать на левую, встречную полосу, чтобы пополнить опустевший бензобак. Это просто необходимость. А в недисциплинированности кубинских водителей упрекнуть невозможно — они скрупулезно соблюдают требования всех дорожных знаков и разметки.

С первых же километров путешествия по острову Свободы я убедился, что автомобиль, вернее любое транспортное средство, здесь в особом почете. Нигде не видел такого обилия мотоциклов и мопедов — советских «ковровцев», ИЖей, «верховин», «риг», а также производства ЧССР и из ГДР. Самый распространенный — это МЦ. Такое же разнообразие в автомобилях. Мы видели машины из всех социалистических стран, имеющих автомобильную промышленность. И большая часть поддерживается в отличном состоянии. Даже старенькие, еще оставленные американцами, изгнанными с острова революционной волной. Вот и плывут по дорогам вместе с ЗИЛами, КамАЗами, «ладами», «шкодами» и «татрами» допотопные грузовые «форды» с желтыми номерными знаками (такой цвет свидетельствует, что машина находится в личной собственности), легковые с причудливыми крыльями «шевроле», «бюики», которым не менее 35 лет.

Любовь кубинцев к автомобилям и мотоциклам проявляется не только в тщательном уходе, но и в стремлении всячески украшать их. На зеркала заднего вида у грузовиков и автобусов навешивают полоски искусственного меха, кузова расцвечивают красными и синими звездами (цвета государственного флага), силуэтами причудливых рыб. Однажды видел КамАЗ, кабина которого напоминала картину Айвазовского — прямо под стеклом бушевало море, а на дверях красовались пальмы и попугаи. И вместе с тем мы отметили недооценку принятых всюду мер безопасности — мотоциклисты не признают шлемов, а автомобилисты не обращают внимания на ремни, которыми оснащены их автомобили.

...Наш «Хирон» продолжает разматывать ленту шоссе. Позади остался город Гуинес провинции Гавана. Здесь состоялась премьера Кубка Кубы. Вместе с нами в борьбу за приз включилась обновленная, омоложенная сборная команда хозяев соревнований, а также гонщики из Венгрии и Канады. Трасса в Гуинесе искусственная, сделана она с помощью бульдозера и напоминает учебную для подготовки начинающих кроссменов. Особых проблем наши спортсмены не испытали. Ледовской легко выиграл гонку в классе 125 см^3, Морозов был третьим, пропустив вперед молодого, очень одаренного кубинского кроссмена Мануэля Карлоса Эстра-





да. А на следующий день Андрей повторил свой успех в классе 250 см^3, где вслед за ним финишировали Морозов и Крестинов. Только через два часа после награждения узнали, сколько сил отняла у Ледовского эта победа. Оказалось, что он заболел гриппом и выступал с высокой температурой. Еще большая неприятность произошла с Гаушисом: в первом же заезде он сломал руку и на следующий день его пришлось отправить в Москву. Так нас осталось шестеро, и Моисеев в интересах команды превратился в «играющего тренера», решив стартовать в классе «250».

В Гуинесе и началась беспроигрышная серия выступлений наших гонщиков в Кубке Кубы. Остальные четыре этапа, а также два товарищеских соревнования состоялись на востоке страны, в самых жарких, засушливых ее районах — в городах Лас-Тунас, Пальма-Сорьяно (провинция Сантьяго-де-Куба), Санта-Клара и Санти-Спиритус. И всюду многие десятки тысяч зрителей, несмотря на полуденный зной (на острове с 12 до 15 часов заводы, учреждения, школы, магазины не работают), не покидали свои места на трассе. После бейсбола и бокса мотокросс в республике самый популярный вид спорта.

Мы не уступили ни одного заезда, а всего их, официальных, кубковых и товарищеских, было 22, из них в 14 победил Андрей Ледовской, он же стал обладателем главного трофея в классе 250 см^3, опередив Андреса Крестинова, Александра Морозова и Геннадия Моисеева, у которого главными были тренерские обязанности. В 125-кубовом классе первенствовал Крестинов, вслед за ним места заняли Ледовской и Морозов. А что же хозяева соревнований? В командном зачете они были вторыми — это несомненный успех.

На Кубе около 400 мотокроссменов, многие из них — тот же Эстрада, Александр Марьине, Хуан Роки, безусловно, талантливы и могут вырасти в классных мастеров. База, условия есть — во всех 14 провинциях созданы СТК, специальные школы, построены трассы, аналогичные той, в Гуинесе. Мотокросс находится под эгидой Национального института спорта и развлечений (ИНДЕР). Но существуют и серьезные проблемы — гонщики достигают, как правило, определенного уровня, а дальше не растут. Причины? Они очевидны — нет методической литературы, не хватает тренеров, техники, наконец, отдаленность Кубы от Европы создает трудности для поездок кроссменов на представительные соревнования. Вот почему во многих беседах, в частности с президентом Федерации мотоспорта Хосе Пелаи, неизменно поднимался вопрос о возможности приглашения в республику советского специалиста, опытного тренера.

В последнее время мотокросс стало культивировать и Общество военно-патриотического воспитания (СЕПМИ) — организация, родственная нашему ДОСААФ. Оно еще очень молодо — ему всего восемь лет, но сделано уже немало. Главный объект внимания СЕПМИ — учащаяся молодежь. Именно в школах, ПТУ, вузах активисты Общества и его шеф Союз молодых коммунистов Кубы создают секции, кружки по 13 видам спорта. В основном это военно-прикладные — многоборье, парашютизм, стрельба, радиоспорт. Вообще в работе с молодежью нам не грех кое-что позаимствовать у кубинских товарищей. Мы побывали, например, в Доме пионеров Лас-Тунаса. Здесь около 4 тысяч ребят могут учиться по 76 специальностям, начиная от автодела, одной из военных специальностей, и кончая вязанием. Не случайно 13—14-летние подростки в совершенстве владеют всеми видами стрелкового оружия, могут обслуживать артиллерийские установки, танки. И работают с ребятами специалисты высшей квалификации.

Мне пришлось побывать в провинциальных комитетах компартии, на заводах, в школах, встречаться с активом Союза молодых коммунистов. И всюду мои собеседники подчеркивали, что кубинская революция была бы невозможна без Великого Октября, а успехи в социалистическом строительстве — без помощи Советского Союза и других братских стран. Мы, говорили они, не сомневаемся в поддержке нашего великого друга — советского народа и его Вооруженных Сил. Но действительность такова, что нам приходится жить и созидать под боком самого агрессивного врага всех свободолюбивых народов — США. Поэтому крепить оборону нашей родины мы должны ежедневно, ежечасно. И работа с молодым поколением, деятельность СЕПМИ, МТТ (народное ополчение, в рядах которого состоит все взрослое население страны), развитие мотоспорта и других технических и военно-прикладных видов — это в сущности подготовка к отражению возможной агрессии со стороны империализма. Весь кубинский народ, и прежде всего его Революционные вооруженные силы дадут достойный отпор любым попыткам повернуть вспять социалистическую поступь острова Свободы.

...Наш автобус спешил в гаванский аэропорт. По обе стороны шоссе плотной стеной высился сахарный тростник, за окнами проплывали плантации кустов апельсинов, лимонов, мандаринов, рощицы королевских и кокосовых пальм, кудрявые кроны деревьев манго. Прекрасная Куба, далекая и очень близкая для каждого из нас.

Б. ЛОГИНОВ,
спец. корр. «За рулем»,
руководитель делегации

Гавана

Фото автора



СОСТОЯЛИСЬ ОТЧЕТНО-ВЫБОРНЫЕ ПЛЕНУМЫ ВСЕСОЮЗНЫХ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ

ФМС СССР

В центре внимания членов пленума были вопросы массовости мотоспорта. И в докладе председателя Федерации В. Лапшина, и в выступлениях делегатов отмечалось, что состояние и развитие мотоспорта в стране, его материально-техническое обеспечение, охват населения, особенно молодежи, имеющей личные мопеды, мотоциклы, еще далеки от задач, поставленных перед нашим физкультурным и спортивным движением ЦК КПСС и Советским правительством.

Многие местные федерации ведут подготовку общественных тренеров, инструкторов и судей от случая к случаю, недостаточно участвуют в пропаганде мотоспорта, проведении массовых, доступных всем мотоциклистам простейших соревнований, ограничивая свою деятельность работой со сборными командами. Эти недостатки присущи и комитетам ФМС СССР, которые практически не занимаются разработкой и внедрением в повседневную практику новых видов состязаний, поиском резервов для повышения массовости мотоспорта.

Острой критике подверглись на пленуме отечественные мотоциклетные заводы, чья спортивная техника давно не соответствует современным требованиям.

Пленум наметил широкую программу активизации деятельности всесоюзной федерации и ее местных подразделений. В частности, решено в ближайшее время подготовить проекты положений о секциях и группах мотоспорта при первичных организациях ДОСААФ и о самодеятельном клубе, объединяющем владельцев личной мототехники по месту жительства, учебы или работы. Признано крайне важным добиваться развития мотоциклетного спорта на производственных, в частности транспортных, предприятиях, в высших технических и физкультурных учебных заведениях, общеобразовательных школах, ПТУ.

Пленум вновь избрал председателем Федерации мотоспорта СССР В. Лапшина.

ФАС СССР

Автомобильным спортом в стране сейчас занимаются 656 тысяч человек. Эту цифру назвал в своем отчетном докладе председатель Федерации В. Коновалов. Она меньше, чем те парадные показатели, которыми отчитывались в недавнем прошлом. Но, сколь бы заманчив ни был выход на высокий уровень массовости, достичь его можно только кропотливой постоянной работой. Пока же серьезным тормозом в развитии нашего автомобильного спорта является невнимание к общественным кадрам — активистам, судьям, тренерам. Без них не развернуть по-настоящему спортивную работу на местах, в первичных коллективах.

В ходе обсуждения доклада была высказана критика по поводу необоснованной задержки (с лета 1985 года) издания Правил соревнований, слабого внимания организаторов к пропаганде соревнований по автомобильному спорту, повышению их зрелищности, самоокупаемости. Многие спортивные сооружения находятся в запущенном состоянии. На принятой 11 лет назад первой очереди кольцевой трассы «Чайка» в Киеве сквозь трещины в дорожном полотне прорастает бурьян. Но трасса не убыточна. Ее травяные участки, прилегающие к гоночной дорожке, с выгодой сдаются... под пастбище соседнему совхозу. Было отмечено также, что за последнее время заметно упал интерес к автомобильным соревнованиям в спортивных обществах и ведомствах.

Делегаты пленума выдвинули конкретные предложения по улучшению работы и искоренению отмеченных недостатков.

Председателем ФАС СССР вновь избран В. Коновалов.

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

НОВЫЙ КАРБЮРАТОР ДЛЯ «ДНЕПРОВ» И «УРАЛОВ»

В 1985 году на киевских и ирбитских мотоциклах вместо карбюраторов К301 и К302 стали устанавливать более совершенные приборы нового семейства К63. Основные технические данные карбюраторов К63 и их применяемость на мотоциклах и двигателе К750 МО1 приведены в таблице. Для левого и правого цилиндров устанавливают одинаковые приборы.

УСТРОЙСТВО И РАБОТА

Карбюратор — горизонтальный, с центральным расположением поплавковой камеры и плоским дросселем вертикального хода. Он имеет две дозирующие системы — главную и холостого хода, а также пусковое устройство. Состоит из трех основных частей (рис. 1): корпуса **8**, поплавковой камеры **38** и крышки **4** корпуса.

Поплавковая камера соединена с внешней средой каналом **26**, находящимся в корпусе. В крышке камеры предусмотрено дренажное отверстие **21**. Поплавковый механизм рычажного типа состоит из двух поплавков **18** прямоугольной формы, соединенных общим рычагом. Поплавки и рычаг выполнены из капролактама как единая деталь.

В рычаг вставлена ось **10**, крепящая поплавковый механизм к двум колонкам корпуса карбюратора. Топливный клапан **20** изготовлен из латуни в виде иглы. На его верхней конусной части установлена шайба из эластичного материала, которая практически не изнашивается, и благодаря этому обеспечивается высокая стабильность уровня топлива в поплавковой камере. В нижней части клапана сделана проточка, посредством которой он соединен с поплавком (тем самым предотвращается его зависание в направляющем канале).

Топливная смесь из пускового устройства в смесительную камеру карбюратора поступает по каналу **17**.

Плунжер **34** неразборный. В нем встроены конусная игла **36**, пружина **33**, которая предотвращает заедание иглы, и наконечник для присоединения штока. Распылитель **12** главной системы запрессован в корпус **11**, который имеет четыре радиальных отверстия. Дроссель П-образного сечения изготовлен из латунного листа. Полукруглый вырез на стенке дросселя, обращенный к воздухоочистителю, обеспечивает заданное разрежение над распылителем при работе двигателя на холостом ходу и малых нагрузках.

Дозирующая игла — из латуни или нержавеющей стали. В верхней части имеет резьбу для перемещения относительно распылителя. Это дает возможность изменять состав смеси на нагрузочных режимах работы при значительных колебаниях температуры воздуха, эксплуатации мотоцикла в горных условиях и т. п. Для обеспечения нужного состава смеси при пуске холодного двигателя (температура внешней среды минус 15° и ниже) карбюратор снабжен утопителем **35** поплавка. Корпус карбюратора, его крышка, поплавковая и сопловая камеры и наконечник плунжера пускового устройства отлиты из цинкового сплава.

При работе двигателя на малых оборотах в его цилиндры должно поступать наибольшее количество горючей смеси, для чего дроссель приподнят винтом **28** на малую величину. При этих условиях разрежение в зоне верхней части распылителя невелико и топливо из него не истекает. В то же время под влиянием разрежения в смесительную камеру (за дросселем) через отверстие **22** поступает эмульсия, которая образуется смешиванием топлива, выходящего из жиклера **15**, и воздуха, поступающего по каналу **30**. Она распыляется воздухом, идущим с большой скоростью в щель между нижней кромкой дросселя и корпусом карбюратора, и далее направляется в цилиндр.

Когда нужны более высокие обороты двигателя, увеличение подачи топлива обеспечивается тем, что при открытии дросселя повышается разрежение в зоне переходного отверстия **23**, из которого также поступает топливо в смесительную камеру. Следовательно, при этих оборотах оно попадает туда через эмульсионное и переходное отверстия. Состав смеси регулируется винтом **29**, а частота вращения — винтом **28**. При отворачивании винта **29** смесь обедняется, а при заворачивании, наоборот, обогащается, вызывая соответственно увеличение или уменьшение оборотов.

При переходе на нагрузочные режимы, когда дроссель приподнимается, разрежение в распылителе **12** главной дозирующей системы повышается. Происходит истечение топлива из поплавковой камеры через жиклер **14**, кольцевую полость между дозирующей иглой и стенками распылителя в поток воздуха главного воздушного канала карбюратора. Здесь топливо распыляется, частично испаряется и поступает в цилиндр. Состав смеси при работе двигателя на нагрузочных режимах зависит от положения конусной дозирующей иглы **25**, пропускной способности главного топливного жиклера **14** и работы системы холостого хода. При помощи дозирующей иглы обеспечивается необходимая подача топлива в наиболее употребительном интервале нагрузок двигателя, соответствующем примерно подъему дросселя от одной до трех четвертей его хода. С перемещением его вверх увеличивается площадь кольцевого сечения, заключенного между иглой и стенкой распылителя, и, стало быть, количество выходящего из него топлива. При подъеме дросселя до четверти хода состав смеси определяется работой системы холостого хода. Это обусловлено тем, что в жиклер **15** топливо поступает непосредственно из поплавковой камеры. Поэтому оно подается через отверстия **22** и **23** системы холостого хода в главный воздушный канал и на нагрузочных режимах.

В последней четверти хода дросселя проходное сечение воздушного тракта в зоне распылителя меняется сравнительно мало, поэтому и расход воздуха остается почти неизменным. В этих условиях количество подаваемого топлива определяется в основном пропускной способностью главного жиклера при минимальном влиянии зазора в паре игла—распылитель. Смесь при этом дополнительно обогащается, что и требуется для работы двигателя на режимах наибольших мощностей.

Воздух, который поступает по каналу **9** из входного патрубка в кольцевую щель между распылителем и его корпусом, существенно улучшает смесеобразование. Проходя с большой скоростью через щель, он передает часть своей кинетической энергии более инертному топливу, которое выходит из распылителя. При этом струя топлива отбрасывается вверх к середине диффузора, что способствует улучшению процесса дробления и распыления, а также его испарению. Кроме того, намного ухудшаются условия образования нежелательной пленки на стенках газовоздушного тракта. Все это заметно повышает качество приготовляемой карбюратором смеси и понижает чувствительность двигателя к изменению состава.

Перед пуском холодного двигателя плунжер **34** поднимают рычагом **31** в верхнее положение. Под влиянием разрежения, образовавшегося за дросселем при проворачивании кик-стартером коленчатого вала, топливо поступает через жиклер **37** в полость под плунжером. Здесь оно смешивается с воздухом, который идет по каналу из входного патрубка карбюратора, затем в виде богатой эмульсии направляется по каналу **17** в смесительную камеру и далее в цилиндр двигателя.

При полностью поднятом плунжере достигается максимальное обогащение смеси, ограниченное пропускной способностью жиклера **37**. При опускании плунжера смесь обедняется и подачу топлива лимитирует зазор между иглой и стенками канала, в котором она находится. При полностью опущенном плунжере игла запирает топливный канал и подача топлива прекращается.

Основные данные	Модель карбюратора		
	К63Ф	К63Т	К63У
	Применяемость		
	«Днепр—12», К750 МО1	«Днепр—11» «Днепр—16»	«Урал»
Диаметр диффузора, мм	26	26	28
Диаметр смесительной камеры, мм	28	28	30
Пропускная способность главного топливного жиклера, см^3/мин	135	165	170
Диаметр отверстия распылителя, мм	2,78	2,78	2,78
Пропускная способность топливного жиклера холостого хода, см^3/мин	50	50	50
Пропускная способность топливного жиклера корректора, см^3/мин	55	55	55
Диаметр отверстия холостого хода, мм	0,7	0,7	0,7
Диаметр переходного отверстия, мм	1,2	1,2	1,2

РЕГУЛИРОВКА

Как и всегда, перед началом регулировки карбюраторов надо проверить и при необходимости отрегулировать зазоры между электродами свечи зажигания, между контактами прерывателя, между стержнями клапанов и торцами коромысел.

Холостой ход. Сначала надо убедиться, что между наконечником оболочки троса и штуцером есть зазор 2—3 мм. Если он меньше или больше, необходимо ослабить контргайку штуцера и, поворачивая его вправо или влево, отрегулировать зазор и застопорить штуцер контргайкой. Когда прогретый двигатель останавливается при минимальной частоте вращения без нагрузки, то следует отрегулировать систему холостого хода карбюраторов, причем каждого в отдельности, отключая другой цилиндр.

Порядок таков. Винтом **28** установить минимально устойчивую частоту вращения коленчатого вала, затем постепенно отворачивать винт **29** до появления перебоев

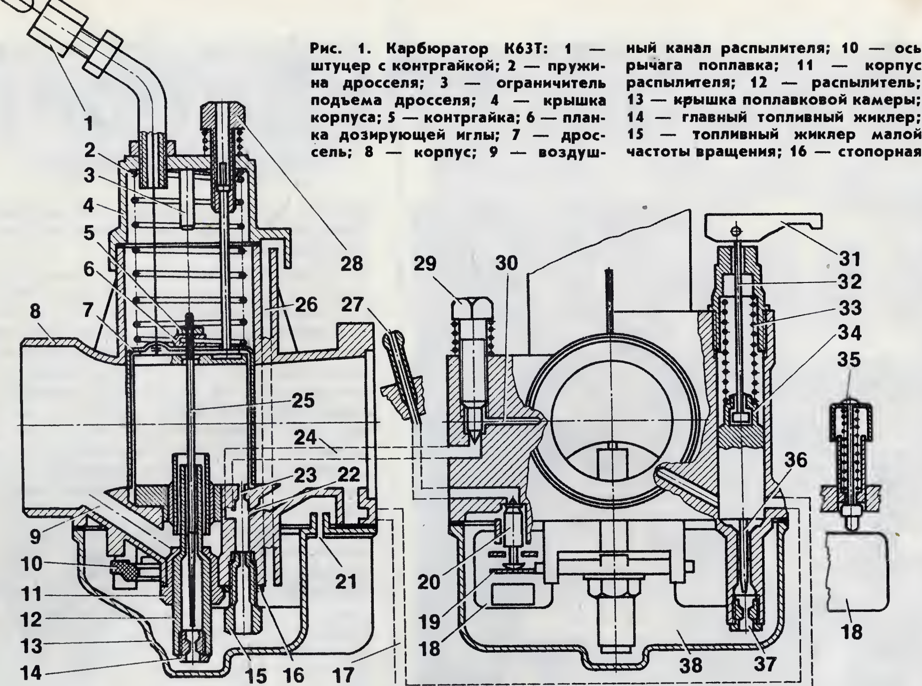


Рис. 1. Карбюратор К63Т: 1 — штуцер с контргайкой; 2 — пружина дросселя; 3 — ограничитель подъема дросселя; 4 — крышка корпуса; 5 — контргайка; 6 — планка дозирующей иглы; 7 — дроссель; 8 — корпус; 9 — воздушный канал распылителя; 10 — ось рычага поплавка; 11 — корпус распылителя; 12 — распылитель; 13 — крышка поплавковой камеры; 14 — главный топливный жиклер; 15 — топливный жиклер малой частоты вращения; 16 — стопорная шайба; 17 — канал подвода топливной смеси из пускового устройства; 18 — поплавок; 19 — упор топливного клапана для регулировки уровня топлива; 20 — топливный клапан; 21 — дренажное отверстие; 22 — эмульсионное отверстие; 23 — переходное отверстие; 24 — воздушный канал жиклера малой частоты вращения; 25 — дозирующая игла; 26 — канал, соединяющий поплавковую камеру с внешней средой; 27 — топливоприемный штуцер; 28 — винт для регулировки малой частоты вращения коленчатого вала; 29 — винт для регулировки качества смеси при малой частоте вращения; 30 — воздушный канал; 31 — рычаг пускового устройства; 32 — щиток; 33 — пружина; 34 — плунжер пускового устройства; 35 — утопитель поплавка; 36 — игла плунжера; 37 — топливный жиклер пускового устройства; 38 — поплавковая камера.

Рис. 2. Установка карбюратора К63Т на двигатель МТ: 1 — карбюратор; 2 — болт крепления проставки к карбюратору; 3 и 5 — прокладки; 4 — проставка; 6 — головка цилиндра; 7 — винт крепления проставки к головке цилиндра.

в работе двигателя, после чего медленно его заворачивать до устойчивой работы. Далее винтом **28** вновь уменьшить открытие дросселя до получения минимально устойчивых оборотов, регулируя одновременно состав смеси винтом **29**. Эти операции повторять до тех пор, пока будут получены минимальные устойчивые обороты вала двигателя. Аналогично отрегулировать карбюратор другого цилиндра.

После регулировки холостого хода частота вращения коленчатого вала при работе левого и правого цилиндров должна быть одинаковой. Это можно проверить на слух, поочередно отключая правый и левый цилиндры снятием колпачка со свечи. Если обороты двигателя при работе правого и левого цилиндров разнятся, карбюраторы вновь регулируют, вворачивая винты **28**, пока обороты станут одинаковыми. Устойчивость работы двигателя проверяют, резко открывая и закрывая дроссели (поворачиванием рукоятки газа).

Если двигатель работает устойчиво при малой частоте вращения, но останавливается при резком открытии дросселя, надо обогатить смесь, завернув винт **29** на четверть — половину оборота. Если двигатель останавливается при резком закрытии дросселя, смесь надо обеднить, вывернув винт **29** на четверть—половину оборота.

Эксплуатационные режимы. Работа двигателя на таких режимах (средние нагрузки) зависит от положения иглы в дросселе, поэтому регулировка заключается в выборе правильного ее положения. Потребность в этом появляется при изменении сезонных условий (лето—зима), в обкаточный период или для повышения мощности двигателя (в ущерб экономичности). Регулировку проводят перемещением дозирующей иглы **25** по резьбе относительно планки **6**, предварительно ослабив контргайку **5**. Игла при ввинчивании ее в планку поднимается по отношению к отверстию распылителя, и смесь обогащается, при вывинчивании — обедняется. Один оборот иглы обеспечивает перемещение ее на 0,5 мм.

Проверяют регулировку резким увеличением частоты вращения коленчатого вала. Если при этом будут прослушиваться хлопки в карбюраторе, то смесь нужно обогатить, подняв иглу.

Уровень топлива. Его проверяют, когда наблюдается повышенный расход топлива или недостаточная приемистость двигателя, а также при замене топливного клапана или поплавка.

Для установки уровня топлива в поплавковой камере надо демонтировать карбюратор и снять крышку камеры и уплотнительную прокладку. При вертикальном положении карбюратора поплавковой камерой вверх поясок на боковой поверхности поплавка (в средней части) должен быть параллелен плоскости корпуса карбюратора, прилегающей к крышке поплавковой камеры, а расстояние между пояском и той же плоскостью должно быть равно 13±1 мм. При необходимости положение поплавка изменяют, подгибая упор **19** клапана.

УХОД ЗА КАРБЮРАТОРОМ

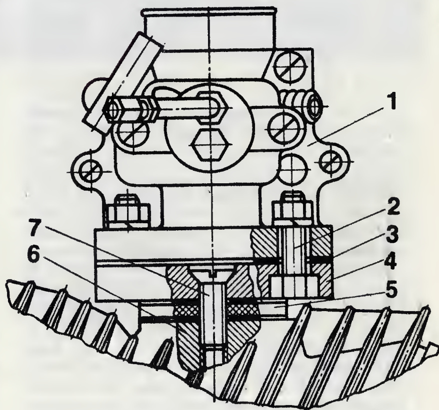
Через каждые 5000 километров пробега рекомендуется промывать и продувать карбюраторы. Ацетоном и другими подобными растворителями можно промывать только жиклеры. Протирать детали ветошью или другими аналогичными материалами не допускается. Для очистки жиклеров нельзя применять стальную проволоку, которая может изменить сечение их отверстий, а следовательно, нарушить работу карбюратора. Устанавливая на место дроссель, необходимо следить, чтобы вырез его был обращен в сторону воздушного фильтра.

При длительной эксплуатации мотоцикла в условиях жаркого климата (температура плюс 35—40° С и выше), а также на высоте 2000 метров над уровнем моря и более рекомендуется опустить дозирующую иглу, а при температуре воздуха минус 15° С и ниже — поднять. Подтекание топлива через дренажное отверстие **21** карбюратора свидетельствует о негерметичности топливного клапана поплавковой камеры. В этом случае следует промыть клапан или заменить эластичную его шайбу, устранить риски и забоины на седле клапана.

После обкатки мотоцикла (пробег около 2500 километров) отвернуть гайки крепления карбюратора, снять его, подтянуть винты, крепящие проставку к головке цилиндра, и раскернить их головки.

УСТАНОВКА КАРБЮРАТОРА НА МОТОЦИКЛЫ «ДНЕПР» ПРЕДЫДУЩИХ МОДЕЛЕЙ

В карбюраторах К63Т, К63Ф фланец крепления по сравнению с карбюратором типа К301 повернут на 90° и расположен



в горизонтальной плоскости. Поэтому для правильной их установки (рис. 2) на двигатели МТ и К750 МО1 применяют специальную проставку.

В запасные части К63Т и К63Ф поступают в комплекте с проставкой **4**, прокладкой **3**, болтами **2** с гайками и шайбами, винтами **7**.

При установке К63Т вместо К301 на выпущенные ранее мотоциклы «Днепр—11» и «Днепр—16», К650, МТ9, МТ10, МТ10—36 необходимо вывернуть из головки шпильки, вставить в гнезда проставки болты **2** и винтами **7** прикрепить ее к головке. Затем прикрепить к проставке болтами **2** через прокладку **3** карбюратор. Прокладку **5** берут от старого карбюратора. Если при установке проставка упирается в ребра цилиндра или головку, надо подпилить их по месту.

К двигателю К750 МО1 с карбюраторами К63Ф прилагаются также две уплотнительные ступенчатые резиновые муфты в сборе с хомутами. При установке этого двигателя на мотоциклы М72, К750М и «Днепр—12» следует укоротить по месту впускной патрубок правого цилиндра (сбоку карбюратора на 8 мм и сбоку корректора на 4 мм) и заменить старые муфты с хомутами новыми.

Ф. ШИПОТА,
инженер КМЗ
Э. ПАЛЬМАН,
инженер ЛенКарЗа

И СТАЛО РАЛЛИ НАРОДНЫМ



С тех пор, когда в спортивном календаре появилось автомобильное ралли, возник вопрос: может ли это соревнование стать массовым? Скептиков оказалось куда больше, и их ответ был однозначен — нет. Это мнение убедительно опровергли организаторы московского ралли «Память» — секция автоспорта «Сокольники» при райсовете ВДОАМ. Начинали они скромно: на первом состязании, пять лет назад вышло на старт всего 25 экипажей. Кое-кто усмехался — ишь замахнулись, разве такое под силу районной организации. В конце концов скептики были посрамлены. В начале декабря прошлого года мандатная комиссия соревнований «Память-86», посвященных 45-летию разгрома немецко-фашистских захватчиков под Москвой, зарегистрировала небывалое число экипажей — 398 из 59 городов, в том числе около 80 прибывших на личных машинах. Это своего рода абсолютный рекорд, во всяком случае в нашей стране.

Чем же объяснить столь огромную популярность «Памяти»? В первую очередь тем смыслом и значением, которое заключено в самом названии ралли, в неразрывной связи нынешнего поколения советской молодежи со старшими поколениями, отстоявшими свою Родину в смертельной битве с опаснейшим врагом. Память о событиях тех лет священна. И, руководствуясь патриотическим долгом, едут автомобилисты в Москву, чтобы не только выступить на трассе ралли, которая по традиции проложена вдоль линии обороны столицы, но и в рядах Марша мира советской молодежи еще раз заявить: «Я голосую за мир». Такая надпись нанесена на капоты всех машин. Примечательно, что на старт вышло много молодых спортсменов, и не менее примечательно было видеть рядом с ними ветеранов войны и труда, таких, как участник Великой Отечественной знаменитый наш гонщик И. Астафьев.

Секрет популярности и массовости ралли «Память» также в том, что на соревнования допускаются как асы автоспорта, члены сборных команд страны, так и автолюбители на личных машинах независимо от наличия спортивных разрядов, класса и группы подготовки автомобилей. Начинающие здесь могут учиться у именитых мастерству — такое переоценить трудно. И совершенно справедливо, что участники ралли «Память» нарекли его теперь истинно народным.

Ну и, конечно, успех связан с безупречной организацией соревнований. Просто поражаешься беззаветной преданности автоспорту, настойчивости небольшой группы энтузиастов-общественников из секции «Сокольники»: И. Сергеева, начальника АТС и бессменного начальника дистанции ралли, К. Крупникова, научного сотрудника МГУ, заместителя главного судьи, С. Бедина, заместителя председателя райкома ДОСААФ, начальника организационного штаба, других людей разных профессий, которые подняли до таких размеров рядовое, в общем-то, поначалу соревнование. Они прекрасно понимали, что их собственные силы и инициатива не беспредельны. Но в короткое время им удалось сделать почти невозможное. Посмотрите, кто теперь соорганизатор ралли «Память»: сокольнические райкомы КПСС, ВЛКСМ, ДОСААФ, районный совет ВДОАМ, из городских — МГК ДОСААФ, МГС ВДОАМ, Московская секция Советского комитета ветеранов войны, из всесоюзных — ЦК ДОСААФ СССР, Советский комитет защиты мира. Потому-то все продумано до мелочей, все торжественно, празднично, по-спортивному безупречно.

Возложение участниками венков к Мавзолею В. И. Ленина, к могиле Неизвестного солдата, к обелискам и па-



Короткая остановка на трассе ралли. Цветы к обелиску защитникам Москвы и минута молчания — дань глубокого уважения к памяти павших героев.



К старту готовится столичный экипаж кандидаты в мастера спорта А. Пузырев — Е. Блушинский.

мятникам на линии обороны Москвы, митинги в защиту мира, письмо президенту США с требованием присоединиться к советскому мораторию на ядерные взрывы (подписалось более полутора тысяч человек) — это лишь часть мероприятий в рамках ралли «Память». А ведь еще нужно было изготовить и вручить всем участникам афиши, плакаты, вымпелы, значки, организовать культурную программу, обработать 26 тысяч листов различной документации. Теперь это уже нетрудно, поскольку каждая из организаций — устроителей соревнований отвечает за свой участок работы. И как итогом проделанного могут служить слова многократных чемпионов СССР Николая и Игоря Больших: «По организации это одно из лучших ралли в мире». А уж они-то знают в этом деле толк.

В спортивном отношении соревнования были и интересными и трудными. Участники стартовали в оттепель, потом посыпал мокрый снег и завершил все крепкий мороз, превративший асфальт в каток. Все это потребовало незаурядного мастерства на 859-километровом пути ралли. Лишь 150 лучшим экипажам после короткого отдыха предоставили право отправиться на второй круг (430 километров, из них 95 приходилось на скоростные испытания).

В группе специально подготовленных автомобилей победили гонщики АЗЛК В. Филимонов — М. Девель, опередившие В. Данилова — Ю. Байкова (САЦ «Люблино») и В. Штыкова — И. Колобаева (АЗЛК). Среди выступавших на личных автомобилях призовые места распределились так: А. Стасюнас — В. Вербило (Вильнюс), А. Бочков — Ю. Локшин, А. Кальин — Г. Гольдштейн (все — Москва). Но проигравших не было. Все участники, прощаясь с радушными организаторами, оставляли заявки на участие в ралли «Память-87».

М. КАСАТКИНА

Уверенно выиграл ралли «Память-86» опытный дуэт с АЗЛК Валерий Филимонов (справа) и штурман Михаил Девель.

Фото О. Гулого и Ю. Лисовца





«ИЖ-ПЛАНЕТА-5»

Во втором квартале объединение «Ижмаш» переходит к массовому производству мотоциклов «ИЖ-Планета—5», первая партия которых была изготовлена в конце прошлого года. Изменения, внесенные в конструкцию по сравнению с «Планетой—4», прежде всего имели целью удовлетворить запросы сельских мотоциклистов — основных потребителей мототехники. Улучшены параметры двигателя и трансмиссии, повышена экономичность, обновлен внешний вид мотоцикла.

Цилиндр двигателя и его головка — новой конструкции. Это позволило снизить расход топлива примерно на 10%: у «Планеты—5» он равен 5,0 л/100 км при скорости 90 км/ч, в варианте с боковым прицепом «ИЖ-Планета—5К» — 7,0 л/100 км при 60 км/ч (соответствующие показатели для «Планеты—4» — 5,5 и 7,2 л/100 км). В то же время на 10% (до 22 л. с.) увеличена мощность. Повышена эффективность процессов продувки и охлаждения, чтобы обеспечить надежную работу мотора на более бедных смесях. У головки цилиндра сильно развиты и расположены веером ребра охлаждения, что придает двигателю характерный облик.

Новая выпускная система — с одним выпускным окном, фланцевым креплением выпускной трубы, облегчающим ее демонтаж, и одним наклонно расположенным глушителем. Такое решение благоприятно повлияло на проходимость мотоцикла.

Учитывая особенности эксплуатации на сельских дорогах, чаще всего с коляской, конструкторы изменили передаточные числа в коробке: на первой — 3,88 вместо 3,17 у «Планеты—4», на второй — 2,01 вместо 1,81. Кроме того, увеличено количество дисков сцепления, а у ведущих дисков увеличены размеры фрикционных выступов.

Существенны изменения в системе электрооборудования. Замок зажигания вынесен из щитка приборов. Теперь не приходится разобщать пучок проводов при транспортировке, а значит, исключен разъем, система стала надежнее. Соединительные колодки приборов укреплены непосредственно на основании щитка и защищены чехлами. Сам щиток оформлен по-новому, более современно. В правый переключатель введено положение для езды с габаритными огнями.

Седло — иной формы, более широкое стало комфортабельнее. Заметно изменился весь облик мотоцикла: наряду с новыми седлом, щитком приборов, глушителем этому способствовали новые по форме бак, инструментальные ящики (кстати, они запираются номерным ключом), основание седла, одновременно служащее кронштейном заднего фонаря.

Около 45% мотоциклов комплектуются боковым прицепом ВМЗ—9.203 («За рулем», 1985, № 1). Его преимущества — запирающийся снаружи багажник, возможность трансформирования в грузовой, рассчитанный на 100 кг.

В конструкции «ИЖ-Планеты—5» предусмотрен высокий уровень унификации с ранее выпущенными «Планетой—4» и «Юпитером—5»: взаимозаменяемы рама, колеса, передняя вилка, задние амортизаторы, воздушный фильтр. Что касается двигателя «Планеты—5», его можно установить на «Планету—4» вместе с выпускной системой. Поршневые кольца, пальцы унифицированы с деталями двигателей «Планеты—4», «Планеты—3», «Планеты—2». По электрооборудованию «Планета—5» унифицирована с «Планетой—4», за исключением комбинации приборов и жгута проводов.

Освоение модели «ИЖ-Планета—5» — первый этап в реализации комплексной программы совершенствования мотоциклов, выпускаемых в объединении «Ижмаш», программы, нацеленной на повышение технического уровня машин, расширение их ассортимента, более полное удовлетворение запросов покупателей.

В. УМНЯШКИН,
главный конструктор по автомототехнике ПО «Ижмаш»

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛА ИЖ—7.107 («ИЖ-ПЛАНЕТА—5»); в скобках — отличающиеся данные варианта ИЖ—7.108 («ИЖ-Планета—5К»).

Общие данные: сухая масса — 158 (253) кг; максимальная нагрузка — 150 (255) кг; максимальная скорость — 120 (80) км/ч; средний расход топлива при скорости 40—50 км/ч — 3,5 (5,0) л/100 км; запас топлива — 18 л.

Размеры: длина — 2200 мм; ширина — 810 (1780) мм; высота — 1200 (1300) мм; база — 1450 мм; дорожный просвет — 135 (125) мм.

Двигатель: двухтактный, одноцилиндровый, воздушного охлаждения; рабочий объем — 346 см^3; степень сжатия — 8,7—9,2; мощность — 22 л. с./16 кВт при 4900—5300 об/мин; топливо — смесь бензина А-76 и масла (25:1).

Электрооборудование: напряжение — 12 В; генератор — переменного тока мощностью 100 Вт; электронный блок «выпрямитель — регулятор напряжения».

Трансмиссия: сцепление — многодисковое, в масляной ванне; коробка передач — четырехступенчатая: I — 3,88; II — 2,01; III — 1,26; IV — 1,0; моторная передача — цепная 2,17; задняя передача — цепная 2,33.

«САМАРА» С ПЫЛУ, С ЖАРУ»

С каждым днем растет выпуск переднеприводной модели ВАЗ—2108 «Лада-спутник». В конце декабря прошлого года с конвейера Волжского автомобильного завода ежесуточно сходило свыше 400 машин. Семьсот ВАЗ—2108 за сутки — проектный уровень, и в нынешнем году завод будет держаться этого темпа.

Первые партии новых автомобилей поступили за рубеж, где они продаются под торговым наименованием «Лада-самара».

Своего рода магнитом автомобильной экспозиции на традиционной осенней международной ярмарке в Брно стал советский автомобиль «Лада-самара». Как писал журнал «Свет мотору» (ЧССР), «новинку с утра до вечера окружали сотни любознательных посетителей, которым неоднократно удавалось повалить ограждение, отделявшее стенд «Автоэкспорта». Теперь после познаньской и лейпцигской ярмарок новейшую модель из Тольятти получили возможность увидеть и наши автомобилисты».

«Самара» после дебюта на международной арене во время женевского автосалона 1986 года стала известна во многих странах Европы. Журнал «Ауто-цайтунг» (ФРГ) уже провел ее первый потребительский тест. Вот что он отметил:

«По шкале привлекательности, не имеющей верхнего предела, новая, с пылу, с жару «Лада-самара» сегодня идет как минимум на уровне «Феррари».

Современной формы кузов... предоставляет пяти пассажирам достаточно свободы в движениях; пассажиры задних сидений забираются на свои места без труда благодаря сверхшироким дверям. Багажник вмещает всю поклажу семьи, выезжающей в отпуск: 310 литров (0,31 м^3 — **ред.**) по нормам «Ауто-цайтунг» — хороший показатель; столько же чемоданов вмещает «Опель-кадет», а «Фольксваген-гольф» — на один меньше.

У машины живой мотор современной конструкции... Динамические качества ее вполне приемлемы: спурт с места до скорости 100 км/ч русский совершает за 15 секунд, максимальная скорость достигает 153 км/ч. Для сравнения: 55-сильный «Гольф» затрачивает на это тремя секундами больше, но имеет такую же максимальную скорость.

На уровне своего класса находится и экономичность «Самары». С расходом 8,4 л/100 км неэтилированного бензина «Нормаль» (октановое число не менее 91 единицы по исследовательскому методу — **ред.**) могут жить и швабы.

Благодаря абсолютно надежным устойчивости и управляемости и новички и спортивные натуры оправдывают свои затраты. Машина уверенно идет по прямой, а при езде на поворотах прощает водителю и грубые ошибки.

В техническом отношении новая «Самара» значительно выигрывает на фоне прежних моделей. Она достигает теперь западных стандартов...»

Проводивший испытания С. Гирих отмечает, что новый автомобиль — «длинноногий, как аист на грядке с салатом: необычно большой дорожный просвет особенно радует сельских жителей...» Автор, правда, сетует на неудобное размещение рукоятки воздушной заслонки, на узкий ассортимент дополнительного оборудования, тугие включатели указателей поворота и стеклоочистителя. Он высказывает претензии по поводу рулевого управления, требующего от водителя при парковке заметных усилий, и невысокого качества отделки: «пластмассовые детали интерьера производят впечатление полуфабрикатов и, громко потрескивая и шурша, живут собственной жизнью». Но в целом журнал заключает: «Безопасная для любого по ездовым качествам «Лада» не создает проблем даже новичку».

У французов советский автомобиль также вызвал живой интерес. Автомобилистам этой страны импонируют современная компоновка, вместимость новой машины, ее устойчивость на дороге и хорошая экономичность.

Сейчас во Франции 250 тысяч автомобилей, изготовленных в Тольятти. Торгующая советскими машинами фирма «Жак Пок» рассчитывает в 1987 году продать 25 тысяч «лад».

Фирма «Жак Пок» представляет французам «Ладу-самару».

Фото Н. Ермакова и В. Хрекова





ВСЕГО ЛИШЬ СКОБА

Деталь, о которой пойдет речь, можно назвать примером обратной связи между автолюбителями и промышленностью.

Всякий, кто хоть раз менял колодки в барабанном колесном тормозе, знает, с каким трудом приходится ставить на место стяжную пружину, особенно когда слесарный опыт исполнителя невелик. Для облегчения этой операции придумано немало разных приемов, но все они по существу не что иное, как полумера.

Видимо, изрядно помучился со стяжными пружинами на своих «Жигулях» и рижский автолюбитель Я. Кортс. Финал, однако, был счастливым: он сконструировал вполне удовлетворившее его приспособление в виде скобы, которое и рекомендовал всем коллегам-автомобилистам («За рулем», 1983, № 11, «Советы бывалых»). Впрочем, и скобу сначала надо сделать, то есть проявить определенные слесарные способности, да к тому же иметь инструмент, материал и условия для работы.

На заводе «Орелремстанок» решили прийти на помощь автомобилистам, наладив серийный выпуск подобных скоб. В самом деле, стоит ли даже умельцу тратить время у верстака, если можно за 80 копеек купить фирменную деталь?

Образцы своей продукции завод прислал в редакцию. И хотя в этот момент нужды в замене колодок не было, попробовать изделие в работе следовало. На ВАЗ—2101 сняли барабан, зацепили пружину скобой и завели монтажную лопатку между выступом приспособления и тормозной колодкой. С некоторой опаской (вдруг сами себе придумали хлопоты?) нажали на лопатку, после чего без затруднений вытянули пассатижами хвостовик пружины из отверстия. Так же вернули его на место.

Вот уж действительно: мелочь, немудреная скоба, а насколько упрощает неприятную операцию. Думается, многие автомобилисты, самостоятельно обслуживающие свои «жигули», охотно обзавелись бы таким приспособлением. Но, увы, торговля пока не проявляет особого интереса к нему. Для тех торгующих организаций, которые хотели бы позаботиться об автолюбителях своего региона, сообщаем адрес, куда надо обратиться по поводу договора на поставку: 302001, Орел, ул. Сакко и Ванцетти, 68а, оптовое предприятие «Роскультторг».

Плюсы: изделие полезно и удобно, цена его невелика.

Минусы: замечаний нет.

С КОМПОСТЕРОМ И БЕЗ НЕГО

На вопросы редакции отвечает заместитель начальника Главного управления ГАИ МВД СССР В. Г. ИШУТИН

— В недавнем постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем укреплении социалистической законности и правопорядка, усилении охраны прав и законных интересов граждан» подчеркивалось, что этот курс партия рассматривает как одну из важных сторон осуществляемой в стране перестройки, как необходимое условие функционирования советской политической системы. В этой связи, Валерьян Георгиевич, нам хочется задать вам ряд вопросов, касающихся административной практики Госавтоинспекции. В почте редакции на эту тему немало писем, и нам кажется, что многие конфликты или недоразумения часто вызываются просто тем, что водители не очень осведомлены как о своих правах и обязанностях, так и о действующих инструкциях и других нормативных актах.

Почему-то многие вещи, регулирующие взаимоотношения ГАИ с моторизованной, скажем так, частью населения, окутаны еще покровом тайны. А правовая неграмотность, согласитесь, благоприятное условие для злоупотреблений властью. Не потому ли нарушения правил наложения штрафов и других административных взысканий, как отмечено в упомянутом постановлении, в последнее время стали носить распространенный характер?

— Наверное, есть основания для таких упреков и в адрес ГАИ. Действительно, мы часто рассуждаем так: кому надо знать, тот знает, имея в виду, естественно, своих сотрудников. А надо, чтобы знали все. Правовая грамотность всех участников движения, вы абсолютно правы, не просто желаема, она обязательна, если мы хотим эффективно бороться со всякими отступлениями от принятого порядка. Так что я готов ответить на любые интересующие читателей вопросы.

— Прежде всего они хотят знать, кто может налагать административное взыскание на водителя — работники только ГАИ или любых служб милиции, дружинники.

— Начну с последних. Дружинники не имеют права налагать взыскание, они могут, если на это уполномочены, лишь составить протокол о нарушении Правил дорожного движения. К административной ответственности, в соответствии с законодательством, водителя могут привлечь должностные лица Госавтоинспекции, а также другие инспектора, если они осуществляют контроль за соблюдением правил и норм, относящихся к обеспечению безопасности движения. Но действуют они в любом случае в пределах предоставленных им прав.

— А что это значит? Поясните, пожалуйста, на примерах.

— Предположим, нарушение Правил влечет за собой штраф. Так вот, инспектор дорожно-патрульной службы вправе оштрафовать водителя не более чем на 20 рублей. Командиры подразделений ДПС и их заместители, а также госавтоинспектора — не более чем на 30 рублей. Налагать штраф в размере до 100 рублей могут только начальники отделов (отделений) ГАИ и их заместители, а там где их нет, начальники ОВД и их заместители.

Другой пример. Штраф в размере 1 и 3 рублей может взимать сам инспектор дорожно-патрульной службы на месте нарушения Правил, более крупные суммы вносятся в сберкассу.

— К слову сказать, некоторым нашим читателям представляется, что ГАИ в последнее время увлекается крупными штрафами, пренебрегая другими мерами воздействия.

— Такое мнение ни на чем не основано. По нашей статистике, примерно в 66% случаев нарушений Правил дорожного движения мы прибегаем к предупреждению или весьма незначительному штрафу — 3 рубля. И так из года в год. Мы всегда требуем от своих сотрудников подходить к нарушениям дифференцированно. Скажем, на пустой дороге водитель не включил сигнал о маневре. У водителя чистый талон, стало быть, он оступился впервые и раскаивается в случившемся. Инспектор должен ограничиться предупреждением, а то и вообще устным замечанием. Ведь в данной обстановке нарушение не могло иметь никаких опасных последствий. Другое дело, когда речь идет о повторном в течение года нарушении Правил. Тут уж инспектор может вместо предупреждения избрать другую меру взыскания — штраф, который раз за разом будет возрастать, а потом дело вообще может кончиться временным лишением «прав».

— Если мы верно поняли, лишение водительских прав не следует автоматически при третьем нарушении Правил в течение года, как порой бывает на практике.

— Совершенно верно. Вообще лишение водительских прав крайняя мера, а длительные перерывы в езде мастерства водителю, естественно, не прибавляют. К такому наказанию есть смысл прибегать, когда исчерпаны другие меры воздействия. Поэтому закон и предусматривает в качестве альтернативы лишению «прав» штраф в 20—50 рублей даже и при более чем двух в течение года нарушениях Правил дорожного движения.

— Как правильно должно оформляться предупреждение в талоне к водительскому удостоверению? Действительно ли оно, если просечки нет, а сделана только запись о нарушении, или просечка есть, а когда и за что — не отмечено?

— Предупреждение, как вид административного взыскания, должно фиксироваться в талоне только компостером круглой формы в графе, где стоят номера перечня нарушений. На оборотной стороне талона обязательно должна быть проставлена дата нарушения. Если ее нет, отметка в талоне считается недействительной. Как известно, отметка в талоне делается не только при предупреждениях, но и при других взысканиях — штрафе, лишении водительских прав, передаче дела на рассмотрение общественных организаций. Поэтому, кроме даты нарушения и его кода по перечню, в талоне указывается и вид взыскания — «предупр», «штраф» и т. д.

— А должность и фамилия лица, сделавшего отметку, не обязательны? На кого же писать жалобу, если водитель не согласен с решением инспектора?

— Это не вопрос. Во-первых, у всех инспекторов ДПС ГАИ есть сейчас нагрудные знаки с личным номером, стало быть, всегда известно, кто конкретно решал возникший на дороге конфликт и принимал по нему меры. Во-вторых, нарушение Правил оформляется административным протоколом, а в нем реквизиты лица, составлявшего протокол, указаны.

В талоне просто слишком мало для этого места. Водитель может записать все что нужно, попросив инспектора в соответствии с Правилами дорожного движения предъявить служебное удостоверение.

— В нашей почте немало писем, в которых водители, не оспаривая факт нарушения Правил, возмущаются очень длительной процедурой вынесения наказания. Водитель торопится, он готов уплатить штраф — и дело с концом, а инспектор начинает заполнять протокол, всем своим видом показывая, мне, мол, спешить некуда, а не нравится, так не надо нарушать.

— Понимаю недовольных. У нас тоже немало жалоб не на само наказание, а на то, как оно было обставлено. Хамство ведь и не в словах может выражаться, а во внешне бесстрастных, но по сути издевательских действиях. При выявлении таких случаев мы строго наказываем своих сотрудников. Деловитость и формализм — взаимоисключающие понятия. Стоит ли говорить о том, что формализм нетерпим именно в сфере взаимоотношений людей, в том числе на дороге, где спокойный, благожелательный климат так много значит.

Инспектор должен уметь работать профессионально и быстро. К сожалению, форма административного протокола оставляет желать лучшего, но его содержание мы изменить не можем, оно определено основами административного законодательства. Однако как-то формализовать процесс заполнения протокола, по-видимому, можно и над этим стоит подумать. Но ведь не всегда надо составлять протокол. Если нарушение малозначительно и водитель его не оспаривает, с принимаемыми мерами согласен, то можно обойтись и без протокола. Зафиксировал предупреждение отметкой в талоне и все.

— Нередко, когда водитель в претензии по поводу такой лишней, на его взгляд, потери времени, инспектор говорит, что вообще может задерживать его до трех часов.

— Да, такое понятие, как административное задержание, в законе есть. Действительно, работнику милиции предоставлено право подвергнуть лицо, совершившее правонарушение, административному задержанию на срок не более трех часов. Но при этом не имеются в виду любые ситуации. Такое время может понадобиться, например, для выяснения личности нарушителя из-за отсутствия у него документов или для его медосвидетельствования, в случае злостного неповиновения требованию работника ГАИ и т. п. Замечу, что такое задержание должно оформляться отдельным протоколом, в котором эти мотивы и приводятся. А вообще своим и чужим временем надо дорожить, даже если речь идет о нарушителе Правил. Ведь у всех дела, просто так по дороге никто не катается, и нечего превращать необходимые формальности при каком-то дорожном инциденте в изнуряющую процедуру. На составление протокола, по нашим меркам, должно уходить 15 минут, не больше. В противном случае инспектор, как плохой футболист, просто тянет время, и к нему надо тоже применять соответствующие меры.

В постановлении ЦК КПСС, о котором вы говорили, есть и такие строки: «Неослабное внимание следует обращать на повышение четкости, культуры в работе... местных подразделений Госавтоинспекции». Это указание партии для нас руководство к действию.

Вел беседу Г. ЗИНГЕР

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ЗА СТРОКОЙ ПРАВИЛ

Комментируем новую редакцию Правил дорожного движения

Регулирование дорожного движения. Вот так называется теперь раздел, объединивший два прежних — сигналы светофора и сигналы регулировщика. Что ж, в этом вопросе, как говорится, пороха не выдумаешь, язык и смысл сигналов остался прежним. В общем и целом. Однако кое-какие новшества есть.

Во-первых, предложен и принят Правилами способ информации водителей о наличии у светофора дополнительной секции. Известно, что в темное время суток из-за плохой различимости таких секций на дорогах возникало немало конфликтов. Улучшить видимость боковых секций пытались при помощи белых экранов позади светофора, но, надо признаться, без особого успеха. На небольших по размерам перекрестках экраны еще выручали, когда же светофор и водителя разделяло значительное расстояние, и экран не спасал: издали светофор казался обычным трехсекционным.

Во время работы над новой редакцией Правил в экспериментах проверялись разные идеи — и подсветка дополнительной секции, и включение в ней зеленой и красной стрелок попеременно, другие варианты. Остановились на наиболее простом, не требующем переделки самого светофора. Отныне, если светофор имеет дополнительную секцию, то на линзе его зеленого сигнала будут наноситься черные контурные стрелки тех направлений движения, которые не регулируются дополнительной секцией. И тут уже все ясно. Предположим, видит водитель на зеленом сигнале контурную стрелку «прямо и направо» — значит поворот налево светофор регулирует дополнительной секцией. Или нанесена на зеленую линзу стрелка «прямо» — значит у светофора две боковые секции: одна для левого поворота, другая для правого.

Во-вторых, в характеристике желтого сигнала решили вернуться к старой формулировке, поставив на первое место его назначение как сигнала, запрещающего движение. Конечно, когда он застает водителя в таком месте, а точнее в тот момент, после которого посредством обычного торможения уже не остановишься перед проезжей частью пересекаемой дороги, да еще так, чтобы не создавать помех пешеходам, можно проезжать перекресток и на желтый сигнал. Об этом в пункте 7.6 специально сказано.

Светофор может информировать водителей о предстоящей смене сигналов не только желтым светом, но и миганием зеленого. В последнее время в ряде городов нашел распространение и еще один способ оповещения водителей об окончании времени подачи зеленого сигнала — табло с цифровой индикацией. Оно говорит водителям и пешеходам, сколько секунд осталось до того момента, когда зеленый свет погаснет. Судя по отзывам, эти «секундомеры» понравились всем. Так что стадия экспериментов закончилась, и эти индикаторы признаны Правилами.

Определено место остановки при запрещающем сигнале светофора не только перед перекрестком, но и на других регулируемых участках дорог. Ими могут быть сужения дорог при ремонте, подъезды к паромным переправам, выезды с придорожных объектов и т. п. На таких участках, когда включен красный свет, водитель при отсутствии стоп-линии должен останавливаться прямо перед светофором (пункт 7.5).

Предупредительные сигналы. В начале раздела впервые перечислены все способы и устройства, при помощи которых водители должны оповещать друг друга о своих маневрах, а порой и состоянии (пункт 8.1). Думается, такой чисто методический прием — сгруппировать весь код предупредительной сигнализации — облегчает усвоение Правил, подчеркивает многообразие возможностей у водителей и в этой части. Есть немало свидетельств того, что с ростом интенсивности движения пренебрежение предупредительными сигналами или их несвоевременное включение становится одной из основных причин дорожных происшествий. Естественно, повышается и ответственность того, кто выполняет какой-то маневр. И в новой редакции Правил это нашло отражение. Например, при повороте или развороте предупредительный сигнал следует подавать только после того, как вы убедитесь в безопасности маневра (пункт 8.4). Если вы видите, что своими действиями можете создать помеху обгоняющему, надо повременить с предупредительным сигналом и с самим маневром.

Пошли на этот шаг с целью исключить довольно частые пока ситуации, когда маневрирующий ставит обгоняющего буквально в безвыходное положение своими неосторожными или неосмотрительными действиями. «Я же сигнал включил!» — оправдывается обычно тот, кто не пропустил движущегося в прямом направлении. Хотя, как известно, никогда подача сигнала не давала никаких преимуществ и не освобождала никого от необходимых мер предосторожности. Теперь же Правила говорят еще сильнее: оцени сначала, есть ли условия для выполнения намеченного маневра. Есть — подавай сигнал и приступай к повороту, нет — не нервируй остальных и даже не включай указатель, а обгоняющего пропусти. Как говорится, семь раз отмерь. Безалаберность здесь слишком дорого обходится.

Вот когда вы подадите сигнал поворота, обгонять вас уже никто не имеет права (об этом в разделе «Обгон» написано). Но если вас начали обгонять раньше, чем вы решили подать сигнал, надо уступить обгоняющему дорогу. Грамотное пользование указателями поворота, повторю, в плотном транспортном потоке имеет огромное значение для безопасности движения. А призыв быть всегда взаимно предупредительными приобретает и буквальный смысл.

Здесь одинаково вредны как забывчивость, так и дезинформация. Поэтому Правила специально подчеркнули, что предупредительный сигнал не должен подаваться, когда он может ввести в заблуждение других водителей или пешеходов. Какие ситуации тут имели в виду? Ну, скажем, движение по закруглению дороги. Здесь ваш сигнал может быть воспринят другими водителями как намерение сменить полосу движения, хотя в действительности вы это делать и не собирались. Другой пример. Вы проезжаете перекрестки, которые расположены близко один за другим. Если вы хотите повернуть не на ближайшем пересечении, а на следующем, то и не подавайте сигнал преждевременно, делайте это, только проехав первое из них. В общем, мысль ясна, а конкретных ситуаций может быть, конечно, множество.

Свет фар тоже может служить предупредительным сигналом. Скажем, при обгоне, буксировке или перевозке особых грузов, движении в колонне и т. д. Цели при этом решаются разные. В одном случае надо просто привлечь внимание другого водителя или пешехода. Иной раз требуется лишь получше обозначить транспортное средство, правда, для этого разрешено применять только ближний свет (пункт 8.8).

Два новых момента. Запрещение сигнализировать дальним светом фар в обстановке, когда он может слепить других водителей (пункт 8.7). Ведь достаточно переморгнуть фарами, чтобы вызвать ослепление, и это надо понимать. Кроме того, Правила обязали отныне мотоциклистов в любое время суток включать при езде ближний свет. Это делает их более заметными на дороге (см. стр. 24).

Есть новые требования и к обозначению транспортного средства при его буксировке. Если габаритные огни у него неисправны, а они, напомню, должны гореть в любое время суток, то водитель обязан укрепить сзади знак аварийной остановки.

Несколько изменились требования и к обозначению транспортных средств при проезде тоннелей (пункт 8.8). До сих пор водитель и при движении в тоннеле, где есть искусственное освещение, всегда обязан был включать ближний свет. Сейчас в этих условиях ему разрешено пользоваться как ближним светом, так и габаритными огнями. Лишь в тех тоннелях, где нет искусственного освещения, как и прежде, нельзя двигаться с габаритными огнями.

В заключение хочу обратить внимание на пункт 8.10, где перечислены случаи, когда водитель обязан включать аварийную сигнализацию. Причем не на то, что в нем изложено, это все вы знали и раньше, а на то, что в нем опущено по сравнению с прежней редакцией. Вы увидите, что аварийная сигнализация на движущемся транспортном средстве включаться не должна, и давайте будем пользоваться ею грамотно.

М. АФАНАСЬЕВ,
заместитель начальника лаборатории безопасности дорожного движения ВНИИ МВД СССР

Продолжение. Начало — в № 1, 2.

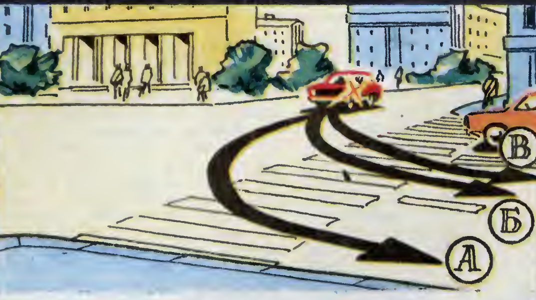
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Под редакцией ГУ ГАИ МВД СССР

Ответы — на стр. 32



I. Кто должен уступить дорогу?
1 — водитель автобуса
2 — мотоциклист



II. Какая из показанных траекторий движения не противоречит требованиям Правил?
3 — только А и Б
4 — все не противоречат

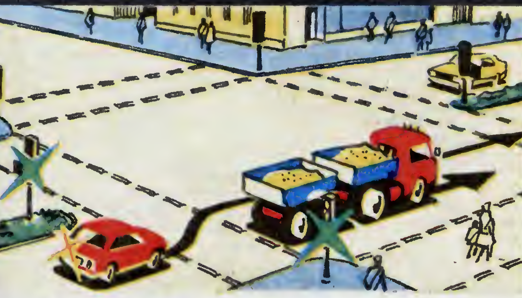


III. Можно ли поставить машину на стоянку в этом месте?
5 — можно
6 — нельзя



IV. В какой последовательности проедут транспортные средства этот перекресток?
7 — трамвай и самосвал; автобус; мотоцикл
8 — мотоцикл и самосвал; автобус и трамвай

V. Кто из водителей обязан остановиться в этой ситуации?
9 — оба водителя
10 — водитель А



VI. Можно ли совершить такой маневр на перекрестке?
11 — можно
12 — нельзя



VII. По какому направлению может двигаться водитель в такой ситуации?
13 — по любому
14 — только по левому



VIII. Может ли этот водитель двигаться со скоростью выше той, что указана на знаке?
15 — может
16 — не имеет права

А ДОРОГА БЕЖАЛА РОВНО...

ПАМЯТИ ДРУГА



Евгений М. погиб в аварии 23 октября на втором километре бетонного кольца неподалеку от Москвы.

А сейчас я еду с кладбища. Кладбища автомобилей...

До сих пор слышу тот тревожный телефонный звонок, голос его жены: «Женька разбился». Какой-нибудь пустяк, кто из нас не «бился», а у самого внутри все оборвалось, о пустяках домой не сообщают.

Когда мы приехали, его серенький «жигуленок» еще лежал вверх колесами за дорогой. Автоинспекция, свидетели, понятые. Шофер самосвала, поминутно вытирающий кепкой лицо, доказывающий всем останавливающимся, что не виноват, «жигуленка» не было видно. Испуганные глаза, обветренное лицо, дрожащие руки, обычные руки обычного шофера. Я вглядывался в них, пытаясь понять суть случившегося. Как он оказался со своим самосвалом этим ранним воскресным утром в этом месте, зачем обгонял? Признаюсь, я смотрел тогда на него с ненавистью. Я и предположить не мог, что водитель самосвала и в самом деле не виновен. Мой друг не был лихачом. Он был прекрасным водителем. Если и рисковал, то всегда обдуманно, знал, на что шел.

Картина аварии поначалу не вызывала сомнений. Не подозревая, что навстречу мчатся «Жигули», водитель самосвала стал обгонять трактор. Увидев, что дорога занята и лобового столкновения не избежать, мой друг ушел на встречную полосу. Но туда же вернулся самосвал, водитель которого в последний момент все-таки заметил встречную машину.

Следствие, которое вело истринское УВД (дело было в Московской области) вместе с экспертами дотошно, кропотливо, надо отдать им должное, выясняло все обстоятельства происшествия. Я листал потом материалы дела: экспертизы, очные ставки, следственные эксперименты — хоть сейчас в учебники. Выяснилось, водитель самосвала сделал все возможное, а вот маневр водителя «Жигулей» влево не был оправдан. Но, когда я возвращаюсь с кладбища, то думаю о том, что авария была «запрограммирована» раньше и должна была состояться, хотя дорога бежала под колеса, казалось, так ровно.

Женин «серенький мустанг» теперь на аварийной площадке ГАИ. «Автомобильное кладбище». Это название конечно же условно. Сюда свозят аварийные автомобили и мотоциклы не для утиля. Они нужны следствию. По ним восстанавливают механизм происшествия, выясняют причины аварий: И все-таки кладбищем это место окрестили не случайно. Многие из развалин, что брошены тут, к жизни уже не вернешь. По сути это лом, и это те же памятники, что встречаются у постов ГАИ, на аварийных площадках. Только здесь их куда больше. Они стоят тут взводами, как на плацу перед парадом. Разных марок и цветов. С приметами недавней жизни. Врезанные в бампер импортные «противотуманки», кожаные и мохнатые чехлы на рулях, зеркальная пленка, электроника, дуги антенн.

Мы переходили от одной машины к другой, и глаз отмечал эти детали с особой болью еще и потому, что видел, как далеки были их владельцы от насущных проблем дороги, от того, что с ними могло произойти и что в конце концов произошло. «За многими из них уже никто не придет», — майор И. Григоров, хозяин этой площадки по долгу службы, поднял с асфальта дужку от модных солнцезащитных очков и заботливо уложил ее на панель раздавленной машины. Под каким прессом побывал ее металл? Какое чудище изжевало эти желтые «Жигули», не побрезговав даже чугунным блоком цилиндров? Или ту бежевую «шестерку», в которой между рулем и сиденьем водителя едва ли просунешь руку? Голубой «Москвич» с двигателем, вдавленным в салон. ВАЗ—2106, у которого крыша легла на багажник. Скомканная, как лист бумаги, «пятерка» цвета «коррида». Сгоревший дотла «Запорожец». Сломанные пополам синие «Жигули». Поодаль от них похожие на жутких насекомых мотоциклы. Расколотые, помятые, треснутые полусферы шлемов.

Что может происходить на дорогах, чтобы творения разума и рук человеческих превращались в лом?

«Падение с эстакады у Савеловского вокзала». «Угодил под рефрижератор». «Лобовое столкновение с КамАЗом». «На полном ходу влетел под автофургон, помните, товарищ майор, на Сущевском валу».

Сообщения лейтенанта, дежурного по площадке, сухи и бесстрастны. А мне хочется связать их с чем-то из ряда вон выходящим. Обвалился пролет, забыли выставить ограждение, неправильно спроектировали поворот, нарушили технологию и вопреки всем инструкциям положили сверхскользкий асфальт. Внезапно отказали тормоза, вышло из строя рулевое управление. А может, стихийное бедствие или пьяный угар, наконец. Мы переходили от одного автомобиля к другому, трогали рваное железо, заглядывали внутрь, под машины, и разум отказывался принимать простые объяснения лейтенанта. Слишком шокирующей выходила логическая связь между тем, что слышал, и тем, что видел своими глазами. Между причиной и следствием. Вывернутые глазницы-фары, искореженные облицовки, закрученные винтом салоны — груда металла. Нет, должно быть еще что-то, о чем ни лейтенант, ни майор не подозревают. Или умалчивают.

«А подробности вы сможете узнать в четвертом следственном управлении, — словно угадав мои сомнения, подсказал лейтенант. — Удостоверитесь, так сказать, документально».

И вот полковник Анатолий Федорович Селиванов кладет передо мной папки уголовных дел, соответствующие тем номерам автомобилей, которые я выписал на аварийной площадке.

Листаю материалы по аварии на эстакаде, что у Савеловского вокзала. Перед глазами те изжеванные желтые «Жигули» с разбитым блоком цилиндров. Водителя спасли две сотые (!) секунды. Перелетев через бордюр и сбив ограждение, машина упала с шестиметровой высоты, по счастью на газон, в двух метрах от дороги, по которой шли автобусы, троллейбусы, грузовики. В тот день Ираклий Павлович, как обычно, ехал на работу, было семь двадцать утра. Держался в крайнем правом ряду. Пропуская такси, чуть притормозил, и тут машину бросило в сторону.

«Полностью изношены правые шины, автомобиль занесло», — объяснил полковник.

Водителю, можно сказать, еще повезло, врачи выходили. А многие дела из тех, что я листаю, прекращены по «пять-восемь», это значит виновник погиб, и спрашивать за аварию не с кого.

В белом ВАЗ—2106, у которого от столкновения крыша легла на багажник, погибли четверо. Сразу. Следствие установило: работая руководителем музыкального ансамбля, водитель этого автомобиля много репетировал, готовились к гастролям; спал по три-четыре часа в сутки, кое-как питался; незадолго до той трагической ночи уже был внезапный обморок, но человек продолжал ездить; новый приступ, очевидно, стал последним, автомобиль влетел под грузовик.

«Как только появилась машина, Алик потерял покой, — рассказывала мне его мама. — Ему все время надо было куда-то спешить. «Что ты ищешь, за чем гонишься?» — спрашивала я его, а он только улыбался: «Время такое».

Двое его детей потеряли в этой аварии не только отца, но и мать. Тяжело бывать в таком доме. Вспоминаются руки пожилой женщины на худеньких плечиках внуков. Настороженные, все понимающие глаза. Слова «Вы скажите мне, почему матери, как в войну, должны терять сыновей, а дети родителей?» Что на это ответить? Ведь и в самом деле сейчас не война. Четыре жизни отдано просто так, за переутомление.

«Гонимся жадно за юностью, вожжами держим года. Нас манят лесные безлюдности и скорые поезда. Как будто во всей вселенной приходит весне конец, мы ищем упрямо смену вокзалов, книг и сердец...» — из записной книжки погибшего.

После дождя на шоссе образовались лужи, но водитель синих «Жигулей» (тех, что сломаны пополам) их не замечал, он спешил и пропускал их под колесами не глядя. Впереди его ждала самая большая.

«Я хотел перестроиться, — объяснял он потом следствию, — но помешал грузовик. И тогда я подумал, что ничего и так не будет, лужа как лужа, проскочу».

Машину оторвало от дороги, и, не слушаясь руля, она стремительно «поплыла», как выра-

зился сам водитель, на мачту освещения. Его «собрали» по частям, пассажира спасти не удалось. Виноват открытый люк, коварно скрытый под водой? Если бы. Вот выписка из заключения автотехнической экспертизы: «Авария возникла вследствие аквапланирования. При движении по воде на большой скорости перед передними колесами образовался водяной клин, который оторвал колеса от поверхности дороги... Автомобиль потерял управление». Сколько об этом говорено! Кому в голову придет на полном ходу влетать в лужу. И все-таки приходит, и влетают!

Тяжело говорить об этом, рука не поднимается на тех, кто и так заплатил слишком дорого. Ведь по-человечески понять их можно. И все-таки давайте называть вещи своими именами. Это не жестокость, не бестактность, а необходимость. Я слышу голоса тех, чьи тени встают за изуродованными автомобилями, и выполняю их последнюю волю, если так можно сказать. Уверен, Женя, все они, бывшие владельцы бывших машин, покоящихся на «кладбище автомобилей», просили бы меня об этом рассказать. Если бы могли. Без прикрас и снисхождений, невзирая на лица и обстоятельства, на принятые условности и этикет. Во имя живущих. И потому еще, что все они были добропорядочными, хорошими, такими нужными всем нам, если уж говорить по большому счету. Нужными здесь, в этой жизни.

Я возвращаюсь с кладбища автомобилей, и его «памятники» стоят у меня перед глазами. А за ними картины аварий. «Пятерка» цвета «коррида». На переднем сиденье дамская сумочка — молодая женщина все никак не может найти в ней губную помаду. Остов тихо сгоревшего «Запорожца» — его водитель забыл потуже затянуть колесо. Бежевая «шестерка». Симпатичный парень снова и снова летит в ночную тьму, не думая, что из нее может выплыть грязный борт ползущего рефрижератора. «Скорость не соответствовала видимости», — вот и вся надпись на борту этой бежевой радости, памятнике самоуверенности. Голубой «Москвич». Семья военного ехала на юг. На папе был новый «адидас», мама держала в руках атлас дорог Крыма, их восьмилетняя дочь дремала на заднем сиденье, было раннее утро. Он все так же спешил обогнать автопоезд перед встречным КамАЗом, чтобы стать на один автомобиль ближе к морю. «Как глупо, как нелепо погибаю, какой бессмысленный конец». Думаю, эти слова успел произнести не только водитель падавших с эстакады «Жигулей».

Картины нелепых, страшных аварий. «Сюда бы водить экскурсии, чтобы водители знали», — в словах дежурного по аварийной площадке досада и боль.

Взгляните на представленные здесь фотографии. Это не плод больного воображения. Это сама действительность. «Чего только с нашим братом не бывает», — говорим мы обычно, взглянув на такие чудовища, и, содрогнувшись, катим дальше. Уверены, с нами такого не произойдет. А если и произойдет, то не иначе как по воле рока, злой судьбы. Кирпич, упавший на голову, да и только. Чрезвычайные обстоятельства, слепой случай, горе-водители, переоценившие свои возможности, сорви-головы, которым, как известно, закон не писан. Но мы-то с вами другие. Не потому ли так думаем, что не хотим верить, что все это бесформенное железо из той же, из нашей жизни, что и эти водители были вполне нормальными, обычными и даже хорошими водителями. «Неправильно выбрал скорость», «не проверил исправность», «не убедился в безопасности маневра» — выписки из уголовных дел. Перед каждым из этих «памятников» можно поставить разные объяснительные надписи. Но есть для них и одна общая, и она обязательно присутствует во всех заключениях по подобным авариям: водители **сами** поставили себя в такие условия, при которых уже не могли избежать столкновения, опрокидывания, наезда. Сами — в этом все дело. Я понял это теперь, когда знаю причину аварии Жени. Он погиб только потому, что на его автомобиле не были включены габаритные огни. Это подтвердил следственный эксперимент. Автомобиль не был обозначен на дороге и сливался в утренних сумерках и легком тумане с общим фоном. Вот о чем Женя не подумал, и в этом оказалась первопричина катастрофы. Да что говорить. Им всем казалось, что дорога бежит под колеса так ровно.

Элементарная беспечность, легкомыслие, самонадеянность, езда на авось, обгон ради мизерного выигрыша, изношенные шины, плохо затянутые гайки, неотрегулированные тормоза, усталость. Нет, для серьезного происшествия совсем не обязательно, чтобы разверзлась земля. Из двадцати семи происшествий, с которыми удалось познакомиться на московском «кладбище автомобилей», лишь в одном (!) причина была уважительной.

Водительское ремесло не так уж безобидно, как представляется многим. Автомобиль не игрушка, которую каждый из нас катал в детстве по паркету.

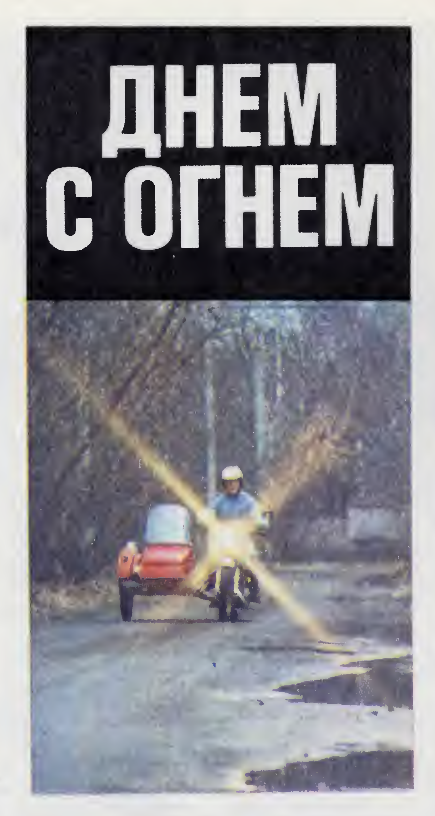
Я не хочу никого пугать. Всего боящийся опасен за рулем вдвойне. Но хотелось бы еще раз сказать, что собранность, осмотрительность, осторожность необходимы не только в экстремальных случаях, а в любой, самой незначительной, самой пустяковой на первый взгляд поездке. Этому учат авария с Женей и те, чьи вещественные доказательства стоят на аварийных площадках ГАИ. Дорога сурова, и хватит этих нелепых аварий, этих бессмысленных смертей.

...Перед глазами «аварийка». Она медленно вползает в ворота, волоча нечто похожее на выжатую тряпку. Подрагивающий на рваном металле лоскуток от пиджака. «Это с Окружного, товарищ майор», — слышу голос дежурного.

В. КОЛЬБАХ,
спец. корр. «За рулем»



ДНЕМ С ОГНЕМ



В стране сегодня около 20 миллионов владельцев мотоциклов, мотороллеров, мопедов, и с каждым годом их число растет. Поговаривают даже о начале нового мотоциклетного бума. Но широкое распространение мототранспортных средств, как их называют, требует новых шагов для повышения уровня безопасности на дорогах. ДТП с участием мотоциклистов среди общего количества происшествий составляют ежегодно до 28% и отличаются более тяжкими последствиями. И дело порой не только в слабой подготовленности мотоциклистов. Высокая динамичность двухколесных транспортных средств и маневренность в сочетании с относительно плохой устойчивостью и незащищенностью водителей создает все предпосылки аварий с такими последствиями. Если из числа попавших в дорожно-транспортные происшествия среди автомобилистов погибает приблизительно каждый десятый, то среди мотоциклистов — каждый четвертый.

Особое внимание обращает на себя и тот факт, что две трети происшествий, связанных с мототранспортными средствами, приходится на светлое время. Наблюдения показывают, что сравнительно небольшой габарит мотоциклов, их, как правило, неяркая окраска и темная одежда самих водителей делают эти транспортные средства малозаметными на дорогах даже в ясную погоду. Свыше 60% ДТП с мотоциклами составляют столкновения и наезды на пешеходов, то есть как раз те происшествия, когда информативность, возможность обеспечивать других участников движения необходимой информацией о себе играет едва ли не определяющую роль.

Конечно, недостаточной информативностью страдают не только мотоциклисты, но и пешеходы, велосипедисты, однако наибольшую опасность на дорогах представляют все-таки они, поскольку скорость их передвижения высока и, следовательно, времени на распознание опасности другими участниками движения практически не остается. За те 2—3 секунды, которые обычно бывают необходимы, чтобы разглядеть движущийся навстречу мотоцикл, сближающиеся транспортные средства успевают даже на скорости 60 км/ч пройти 70—100 метров и оказываются в непосредственной близости одно перед другим. Маневренность, быстрота передвижения, возможность принять движущийся мотоцикл за неподвижный объект, пешехода — все это вносит существенные коррективы в развитие дорожно-транспортных ситуаций, заставляя подчас других водителей, пешеходов мгновенно пересматривать ранее принятые решения.

Как обозначить, выделить юрких, снабженных немалым количеством лошадиных сил «невидимок»? Как сделать их заметными, сразу бросающимися в глаза?

Во многих странах — в Венгрии, Румынии, Швейцарии, Финляндии, Португалии, Франции, Австрии, Дании, ряде штатов США, в Японии, ФРГ — для повышения информативности мототранспортных средств всем мотоциклистам предписано двигаться и днем с включенным ближним светом. По японским данным, такая мера позволяет существенно снизить число столкновений с мотоциклами.

У нас в 1981 году по инициативе Главного управления ГАИ МВД СССР под руководством ВНИИ БД в Прибалтике, Киргизии, Краснодарском крае и ряде других регионов был начат так называемый натурный эксперимент с целью определить влияние включенной на мотоцикле днем фары на аварийность. Анализ собранных тогда данных показал, что в результате сокращения числа столкновений, наездов на пешеходов и велосипедистов именно в светлое время удается добиться снижения общего уровня аварийности на мототранспорте. Судите сами.

До начала эксперимента в Эстонии и Литве ежегодно случалось соответственно около 350 и 1120 ДТП с участием мотоциклистов, а в период эксперимента эти цифры удалось снизить соответственно до 247 и 998. Значительно уменьшилось и число погибших и раненых среди водителей этих транспортных средств. Не случайно после того, как эксперимент был закончен, не дожидаясь общего решения, Советы Министров этих республик утвердили требование для всех мотоциклистов ездить днем с включенной фарой.

Насколько же повышается различимость мотоциклов, если включать на них фару?

В 1985 году НИИавтоприборов и ВНИИ БД провели такие исследования. В качестве критериев оценки безопасности движения они принимали дальность видимости (дальность обнаружения) и степень видимости при разных условиях движения в городе и на загородной дороге. Требуемые параметры определялись как измерительными приборами, так и методом экспертных оценок, которые выставляли специально подготовленные наблюдатели. Испытывались мотоцикл-одиночка и мотоцикл с боковым прицепом при режимах дальнего и ближнего света и с выключенными световыми приборами. Исследования подтвердили, что дальность видимости мототранспортных средств с дальним и ближним светом повышается соответственно на 70—100 и 10—30% по сравнению с выключенной фарой. Однако дальний свет, особенно с наступлением сумерек и в пасмурную погоду, вызывал у водителей встречных машин определенный дискомфорт, поэтому в основу рекомендаций легли лишь требования включать на мотоциклах днем только ближний свет фары, что и нашло отражение в новой редакции Правил, действующих с нынешнего года.

Однако в этой связи возникает вполне обоснованный вопрос: как отразится это требование на энергетическом балансе мотоциклов?

На мотоциклах с аккумуляторами движение днем с включенной фарой, действительно, приводит в общем случае к разряду батареи, и суточный энергобаланс оказывается тут отрицательным, особенно при движении по проселку или в городе, на пониженных скоростях, а также когда в фарах установлены галогенные лампы. В более благоприятных для генератора скоростных режимах, то есть при езде по шоссе, включенный ближний свет (с обычными лампами в фаре) не оказывает существенного влияния на энергобаланс.

Мотоциклы же без аккумуляторных батарей могут эксплуатироваться с ближним светом на любых скоростных режимах, включение фары приводит здесь лишь к некоторому снижению напряжения у остальных потребителей энергии, что может вызвать незначительные изменения их характеристик.

И все-таки эксперименты и предварительные исследования уже сейчас свидетельствуют в пользу принятого решения, ибо ни вероятный выход из строя генератора, ни сравнительно частая замена лампочек (в полтора раза чаще, чем раньше), конечно же, не могут идти ни в какое сравнение с тем снижением аварийности на мототранспорте, которое будет достигнуто.

А. АГГЕЕВ,
сотрудник ГУ ГАИ МВД СССР
К. ЛЕВИТИН,
заведующий отделом
Б. РОТМАН,
научный сотрудник НИИавтоприборов

От редакции. Повышение информативности мотоциклов в дневное время благодаря включению ближнего света,несомненно, позволяет существенно снизить аварийность и тяжесть последствий на этом виде транспорта, спасти от гибели и ранений тысячи людей. Тут все ясно. Но нас, как и читателей, не может не беспокоить то, что мотопромышленность оказалась не подготовленной к новому требованию Правил. В итоге многие владельцы мотоциклов вынуждены испытывать известные трудности и неудобства. Когда будет налажен выпуск более мощных генераторов, которые позволили бы эксплуатировать мотоциклы с включенным светом в любых режимах? Будут ли обеспечены мотолюбители необходимым количеством ламп в ближайшее время? Какие меры еще намечается осуществить для улучшения существующего положения? И вправе ли ГАИ сегодня требовать от всех без исключения мотоциклистов неукоснительного выполнения нового положения Правил? Все эти вопросы ждут своего скорейшего решения.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

О СТРАХОВАНИИ «ЗАПОРОЖЦЕВ»

Н. Горшенев из Севастополя эксплуатирует «Запорожец», который был приобретен до 1985 года. Когда дошло дело до оформления очередного страхового свидетельства на машину, инспектор Госстраха определил страховую сумму на нее исходя из новой, более низкой цены, действующей в настоящее время. Автолюбитель спрашивает, обосновано ли такое решение, ведь он платил за машину гораздо бо́льшую сумму.

Как нам разъяснили в Главном управлении Госстраха СССР, в соответствии с Правилами добровольного страхования средств транспорта, на условиях которых заключаются договоры с владельцами индивидуальных автомобилей, в страховом свидетельстве указывается стоимость автомобиля, определенная исходя из действующих в настоящее время розничных цен.

С 10 января 1985 года Госкомцен СССР установил новые, более низкие розничные цены на автомобили марки «Запорожец» всех модификаций. Таким образом, страховые агенты при заключении договора теперь обязаны определять страховую стоимость в расчете на новые, действующие в настоящее время розничные цены автомобилей «Запорожец» той или иной модификации. При наступлении страхового случая размер страхового возмещения также должен определяться в соответствии с этой ценой, с учетом, конечно, износа автомобиля.

РУКОВОДЯЩИЕ ОРГАНЫ ГСК

«Вот уже более пяти лет я являюсь пайщиком ГСК, — пишет нам автолюбитель из Ярославля С. Камнев. — За это время, насколько помню, общее собрание членов кооператива собиралось раза три. Однако постоянно принимаются разные решения, которые вывешиваются на доске информации и которые мы должны выполнять. А кто принимает эти решения, очень трудно понять. В одних случаях члены правления говорят, что это их право, в других ссылаются на собрания уполномоченных... Так кто же все-таки должен руководить работой ГСК или это везде по-разному и никакого порядка в этом деле нет!» — спрашивает читатель.

Органами управления ГСК являются общее собрание его членов и правление. Общее собрание должно работать сессионно и созывается правлением не реже одного или двух раз в год, в зависимости от порядка, установленного примерным уставом ГСК конкретной союзной республики. Так, в РСФСР, согласно пункту 27 Примерного устава, общее собрание должно собираться не менее двух раз в год.

Однако практика показывает, что созыв общих собраний связан со значительными трудностями, в связи с чем, действительно, нередко пропускаются установленные сроки или они проводятся без необходимого кворума — двух третей лиц, имеющих право голоса. Бывает, что собрания вообще не проводятся, а членам кооператива предлагают расписаться на так называемом опросном листе, высказав подобным образом свое мнение по тому или иному вопросу. В такой ситуации нарушается один из важнейших принципов, обеспечивающих эффективность работы любого коллегиального органа, — свободное обсуждение рассматриваемого вопроса, обмен мнениями.

Для предупреждения подобных ситуаций примерные уставы ГСК предусматривают два пути. Первый — вместо члена кооператива на общем собрании может присутствовать его доверенное лицо, которое наделено полномочиями решать все вопросы (п. 26 Примерного устава ГСК в РСФСР, аналогичные положения есть и в примерных уставах других союзных республик). Второй — вместо общего собрания членов кооператива проводятся собрания уполномоченных, которые избираются сроком на два года на общем собрании пайщиков. Собрание уполномоченных обладает теми же правами, что и собрание членов ГСК. Но сами уполномоченные не наделены правами пайщиков. Так, они не имеют права выдавать доверенность от своего имени на участие в работе собрания уполномоченных другим лицам. Выборы уполномоченных разрешаются только при достижении определенной численности пайщиков, которая неодинакова в союзных республиках.

Таким образом, важнейшие вопросы, связанные с организацией и деятельностью ГСК могут решаться только общим собранием или собранием уполномоченных. Круг этих вопросов обычно оговаривается в уставе, и никаким другим органом кооператива они решаться не могут.

ЕСЛИ ВИДИТ ОДИН ГЛАЗ

«Прошу разъяснить, имею ли я право управлять автомобилем или мотоциклом, если вижу только одним глазом», — просит нас И. Сухенко из Полтавы.

Как нам разъяснили в Министерстве здравоохранения СССР, при отсутствии зрения на одном глазу водитель может быть допущен к управлению лишь индивидуальным легковым автомобилем, если все параметры здорового глаза в пределах нормы и нет других отклонений или дефектов. При этом такой водитель не реже одного раза в квартал должен проверять свое зрение у лечащего врача-офтальмолога. Управлять мотоциклами, мотороллерами, мотонартами, а также работать по найму такому водителю запрещено.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ

«В материалах рубрики «Как вы поступите!» часто используется термин «техническая возможность», что под ним подразумевается!» — спрашивает С. Воронов из Москвы.

Под технической возможностью предотвратить происшествие специалисты понимают возможность избежать наезд, столкновение, опрокидывание снижением скорости, остановкой транспортного средства или маневром. Решая вопрос о такой возможности, исходят из технических показателей и особенностей данного транспортного средства, дорожной обстановки и соответствующего ей нормативного значения времени реакции водителя. Водитель располагает технической возможностью предотвратить происшествие торможением, если успевает остановить транспортное средство до места возможной встречи с препятствием или, снизив скорость, позволяет подвижному препятствию (другому транспортному средству, пешеходу) выйти за пределы опасной зоны при данной скорости движения этого препятствия.

Вопрос о наличии у водителя технической возможности предотвратить происшествие посредством маневра, когда торможением избежать его уже нельзя, в категорической форме решается далеко не во всех случаях, поскольку это в значительной степени зависит от субъективных качеств водителя. Объективное отсутствие у него такой возможности свидетельствует и об отсутствии его вины в случившемся.

БРАЗИЛЬСКИЕ «ЖУКИ»

«На страницах журнала встречалась разрозненная информация о моделях, выпускаемых бразильским филиалом «Фольксвагена». Но сводных сведений по нему не встречал», — пишет Ю. Полховников из Перми и просит поместить в журнале данные о типаже и объеме производства бразильского «Фольксвагена».

Официальное название крупнейшего в Бразилии предприятия по производству автомобилей «Фольксваген ду Бразил С. А.». Оно основано в 1953 году и расположено в Сан-Бернарду ду Кампу, пригороде большого промышленного центра Сан-Паулу.

Выпуск легковых автомобилей начат в 1956 году. «Фольксваген-1300», известный как «жук» (по-португальски — «фуска»), изготовляли по технической документации, присылаемой из ФРГ. В начале 70-х годов машина получила 1600-кубовый двигатель и была модернизирована — в такой форме она сходит с конвейера и поныне. С 1969 года производственная программа дополнена другими моделями основной фирмы из ФРГ: «1600ТЛ», затем «Пассат» (с 1974 года) и «Сантана» (с 1984 года).

Первой бразильской разработкой автомобиля, а точнее кузова на шасси «жука» стал в 1972 году спортивный «Фольксваген-СП» («За рулем», 1974, № 7). Новая, переднеприводная модель, сконструированная в Бразилии, — «Гол» («За рулем», 1982, № 3) увидела свет в мае 1980 года. Ныне ее первоначальный двигатель воздушного охлаждения заменен мотором с водяным охлаждением, который изготовляется в четырех разновидностях: 1600 см^3 и 1800 см^3 — бензиновые, 1800 см^3 — спиртовой, 1600 см^3 — дизель.

Сегодня производственная программа «Фольксваген ду Бразил» включает модели «Фуска», «Гол» и «Пассат» с кузовом «хэтчбек», «Вояж» и «Сантана» с кузовом «нотчбек».

Годовой выпуск — 303—305 тысяч машин, что составляет 39—40% общего производства автомобилей в стране. Эта доля десять лет назад была выше (53%), но из-за конкуренции со стороны бразильских филиалов «Шевроле», «Форда» и ФИАТа за последние годы сократилась.

«ЗАПЧАСТИ — ПОЧТОЙ»

Так называлась опубликованная в ноябрьском номере журнала за прошлый год информация о посылочной торговле запчастями к мототехнике. Недавно редакция получила дополнение к ней от директора ирбитского мотоциклетного завода Г. Г. Демакова. Он, в частности, сообщает, что на заводе организована посылочная торговля запчастями к мотоциклам «Урал» М—67-36, ИМЗ—8.103-30. Высылаются также каталоги, инструкции по ремонту и эксплуатации этих мотоциклов.

Заказы направлять по адресу: 623800, Свердловская область, г. Ирбит, ул. Советская, 100, ирбитский мотозавод, эксплуатационно-конъюнктурный отдел.

В МИРЕ МОТОРОВ

●●●

К 1990 году производство легковых автомобилей в СРР вырастет до 360 тысяч в год.

●●●

С 1987 года предприятие ТАС (СФРЮ) приступает к сборке автомобилей «Фольксваген-гольф».

●●●

Американский промышленник Джон З. Де Лореан объявил о своих планах построить (на этот раз в США) завод по производству автомобилей категории «Гран туризмо».

БЕЗ ИНОСТРАННЫХ ЛИЦЕНЗИЙ

Легковые автомобили, выпускаемые заводами СРР, до сих пор базировались на лицензиях иностранных фирм — «Рено» и «Ситроен». Однако перспективную модель первой группы особо малого класса румынские специалисты спроектировали, опираясь только на собственные знания и опыт. Эта машина будет с 1987 года выпускаться под маркой «Дачия». У нее двухцилиндровый (500 см^3) двигатель воздушного охлаждения мощностью 22,5 л. с./16,5 кВт, расположенный поперек моторного отсека. Ведущие колеса — передние.

Пока новая модель существует в виде опытных образцов. На испытаниях по городскому циклу езды она показала себя довольно экономичной — 4,5 л/100 км.

До настоящего времени потребность республики в легковых автомобилях такого класса удовлетворялась закупками за рубежом.

МОДУЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТЕР «НИКОЛЯ»

Специально для перевозки особо тяжелых и крупногабаритных грузов — мощных трансформаторов, химических реакторов, станин прокатных станов, речных судов без их трудоемкой разборки французская фирма «Николя» освоила выпуск семейства необычных транспортеров «Отомас» грузоподъемностью от 10 до многих сотен тонн. В основу положен модульный принцип. Базовыми являются самоходные 8-, 12- и 16-колесные модули шириной 2,2—5 метров и грузоподъемностью соответственно 30, 50 и 70 тонн. Они снабжены дизельными двигателями мощностью 110—135 л. с. (81—99 кВт), которые приводят гидронасосы, подающие масло под высоким давлением в гидромоторы, вращающие все колеса, — они смонтированы попарно на вертикальных поворотных стойках.

Для загрузки и разгрузки используется запатентованная гидравлическая независимая подвеска. Она обеспечивает подъем или опускание платформы, а также автоматически поддерживает ее в строго горизонтальном положении на любых уклонах и неровностях. Все колеса — управляемые и могут поворачиваться на 90°, позволяя платформе передвигаться не только по прямой, но и в стороны под любым углом, в том числе боком. Каждая пара колес снабжена тормозами с пневматическим приводом. Всеми операциями управляет водитель-оператор из одноместной кабины под грузовой платформой.

При перевозке особенно громоздких неделимых грузов из таких модулей можно собрать необходимых размеров и грузоподъемности самоходную платформу. Модули стыкуются один с другим как в длину, так и в ширину, обеспечивая необходимую грузоподъемность. При этом автоматически объединяются системы гидравлики и управления ими.

Фирма «Николя» выпускает и более тяжелые 20-колесные платформы шириной 7 метров и грузоподъемностью 175—210 тонн и модули с числом колес от 32 до 72 и шириной 9 метров, рассчитанные на грузы массой от 285 до 570 тонн. Самый большой девятиосный модуль имеет длину платформы 22 метра, ширину 9 метров и весит 180 тонн. Скорость с грузом у него 5 км/ч. Из таких платформ можно собрать гигантское транспортное средство для перевозки 3000 тонн груза.

Ниже приводим краткую характеристику самого малого базового двухосного модуля-платформы «Отомас-30».

Общие данные: число колес — 8; грузоподъемность — 30 т; собственная масса — 8 т; скорость с грузом — 15 км/ч; транспортная скорость — 30 км/ч. **Размеры:** база — 7500 мм; длина — 11500 мм; ширина — 2200 мм; высота — 1850 мм; длина грузовой платформы — 10 м; погрузочная высота — 1150 мм.
Двигатель — дизельный; число цилиндров — 6; рабочий объем — 5795 см^3; мощность — 110 л. с./81 кВт при 2300 об/мин.



Трансмиссия: гидростатическая; подача гидронасоса — 168 л/мин; число тяговых гидромоторов — 4; число цилиндров — 2; рабочий объем — 628 см^3; максимальный крутящий момент — 320 кгс · м; максимальное рабочее давление в гидросистеме — 460 кгс/см^2/45 мПа.

САМАЯ БЫСТРОХОДНАЯ «ТОЙОТА»

Японские автомобильные компании настойчиво ведут наступление на зарубежные рынки. Долгое время они оставляли без внимания довольно емкий сектор, заказчиков спортивных машин. В европейских странах и США его спрос долгое время удовлетворяли такие заводы, как «Порше», «Рено», «Ягуар», «Альфа-Ромео», «Феррари».

Теперь и этот сектор стал областью пристального интереса со стороны японских фирм. Так, «Тойота» предлагает три принципиально разные спортивные машины. У самой малой — «МР2» («За рулем», 1986, № 6) силовой агрегат сзади, у «Селики» («За рулем», 1987, № 2) — передние ведущие колеса и у самой мощной модели «Супра-3,0И» компоновка классическая — силовой агрегат спереди, ведущие колеса задние.

«Тойота-супра» оснащена двигателем с системой электронного впрыска топлива и четырьмя клапанами на цилиндр, убирающимися фарами, колесами, отлитыми из легкого сплава, и спойлером над багажником. Эта самая быстроходная серийная «Тойота» — прямой конкурент прежде всего известным моделям «Порше».

За дополнительную плату вместо серийной пятиступенчатой коробки передач машину комплектуют автоматической гидромеханической трансмиссией с электронным управлением. Установка автоматической трансмиссии, системы электронного управления сопротивлением амортизаторов и другого дополнительного оборудования нашла отражение в восьмипроцентной надбавке к цене.



«Тойота-супра».



Панель приборов.

НАСЛЕДНИКИ ГАЗ—51

По данным китайской печати, автомобильная промышленность КНР насчитывает 38 основных сборочных заводов и несколько тысяч мелких предприятий—поставщиков комплектующих изделий. В 1985 году они выпустили более 400 тысяч автомобилей. Одно из главных предприятий по производству грузовых машин — завод в Нанкине. Его первые автомобили были аналогичны нашим грузовикам ГАЗ—51. В настоящее время он выпускает грузовики малой и средней грузоподъемности под маркой «Юэцзинь». Основу составляют трехтонные автомобили «Юэцзинь-134А», ставшие развитием модели ГАЗ—51. На них по-прежнему устанавливают шестицилиндровый двигатель типа ГАЗ—51, мощность которого увеличена с 70 л. с./52 кВт до 82 л. с./60 кВт, и четырехступенчатую коробку передач. На новой модели «Юэцзинь-Д134» применяется четырехцилиндровый дизель китайского производства (3,26 л, 70 л. с./52 кВт).

На базе этой машины китайские специалисты разработали новый 3-тонный грузовик «Юэцзинь-131» с цельнометаллической трехместной кабиной над двигателем. Компоновка позволила при той же базе удлинить грузовую платформу, обеспечить водителю более удобные условия, осовременить внешность машины. Другие агрегаты остались почти без изменения по сравнению с ГАЗ—51.

«Юэцзинь-131» делают в трех базовых вариантах: НЖ-131А с двигателем первого поколения (82 л. с./60 кВт), НЖ-131 с новым карбюраторным мотором Г-427А (95 л. с./70 кВт) и НЖД-131 с дизелем (88 л. с./65 кВт). На их базе в Китае выпускают самосвалы, автобусы, автолавки, другие специализированные автомобили.

Нанкинский завод готовит к производству новые модификации автомобилей «Юэцзинь-131» и «Юэцзинь-134». У них увеличена грузоподъемность, применены новые, экономичные карбюраторные и дизельные двигатели повышенной мощности. В программе завода также полноприводные грузовики «Юэцзинь-220», самосвалы «Юэцзинь-330», пикапы «Юэцзинь-121» и другие машины.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЯ «ЮЭЦЗИНЬ НЖ-131» (в скобках — отличающиеся данные варианта «Юэцзинь НЖД-131»). **Общие данные:** собственная масса — 2650 (2775) кг; грузоподъемность — 3000 кг; максимальная скорость — 90(85) км/ч; контрольный расход топлива — 16,5 (13,0) л/100 км. **Размеры:** длина — 6050 мм; ширина — 2076 мм; высота — 2169 мм; база — 3308 мм; внутренние размеры грузовой платформы: длина — 4300 мм, ширина — 1970 мм, высота бортов — 380 мм. **Двигатель:** тип — бензиновый (дизельный); число цилиндров — 4; рабочий объем — 2690 (3268) см^3; мощность — 95 (88) л. с./70 (65) кВт при 4000 (3600) об/мин.



Грузовые автомобили «Юэцзинь-134А» и «Юэцзинь-131».



● КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА ● ● КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА ●

ЕЩЕ О ПРИЧИНАХ ПЕРЕГРЕВА

В прошлой беседе основное внимание мы уделили влиянию условий движения. Теперь рассмотрим причины чисто технического характера.

Что нужно для того, чтобы избыточное тепло надежно отводилось от двигателя и рассеивалось в атмосфере? Во-первых, достаточное количество циркулирующего теплоносителя, то есть жидкости, которой заполнена система охлаждения. Во-вторых, чтобы эта жидкость не застаивалась, а непрерывно циркулировала в системе под действием водяного насоса. В-третьих, достаточная подача воздуха к пластинам радиатора, поскольку именно воздух является конечным звеном в цепи отвода тепла. И, наконец, в-четвертых, внутренние стенки системы охлаждения и наружная поверхность радиатора должны быть чистыми, чтобы процесс теплопередачи происходил без помех и преград.

Это, разумеется, не все, но мы перечислили те факторы, с которыми сталкиваемся на практике, в эксплуатации. Остановимся поочередно на каждом из них.

О проверке уровня охлаждающей жидкости мы уже говорили. Там же упоминали, что при пониженном уровне нужно внимательно осмотреть двигатель, радиатор, шланги, включая те, что идут к отопителю, — нет ли мокрых или высохших белесых следов подтекания жидкости. Это не праздное любопытство, а информация для дальнейших действий.

Если следов нет, значит к мотору долгое время не проявляли внимания и недостающая жидкость испарилась естественным путем.

Но из антифриза улетучивается вода, а этиленгликоль остается, поэтому добавлять нужно именно воду. В идеальном случае дистиллированную, а при ее отсутствии — хотя бы кипяченую, поскольку часть солей из нее уже выпала в осадок (вспомним налет на стенках чайника). Это не мелочь: каждый миллиграмм солей в воде «убивает» такое же количество присадок в «Тосоле» и соответственно приближает необходимость его замены.

Ну а если следы подтекания налицо, действия должны быть следующими. Желательно по возможности устранить или хотя бы уменьшить течь. Например, если жидкость сочится из-под шланга — подтяните хомут его крепления. Но не перестарайтесь: обрыв хомута сильно обострит положение. Маленькую трещинку в стенке бачка или патрубка можно попытаться заклеить нитрокраской из имеющейся в машине баночки (ничего другого, как правило, под руками нет). Разумеется, место нанесения краски нужно старательно осушить и очистить, а на краску для прочности можно налепить кусочек ткани. Впрочем, эти меры далеко не всегда дают нужный эффект.

Здесь стоит заметить, что существует специальный «Автогерметик для радиатора» (его выпускают в Минске). Две таблетки этого средства, введенные в охлаждающую жидкость, помогут примерно за полчаса избавиться от небольшой утечки в системе охлаждения. Так что, если такой герметик попадется в магазине, стоит его купить и возить с собой.

Но вернемся к тому, что жидкость все же подтекает, а ехать надо. Тут, как говорится, не до хорошего. Придется подлить в радиатор воду, столько, сколько потребуется, а затем пополнять ее в пути, не дожидаясь очередного закипания жидкости и пренебрегая тем, что антифриз из-за доливок придет в негодность (сразу же после ремонта машины его нужно будет заменить).

Теперь поговорим о другой ситуации — когда нарушена нормальная циркуляция жидкости в системе охлаждения. Подозревать такое нарушение приходится, если уровень жидкости в норме, условия езды ненапряженные, а двигатель перегрелся и «закипел».

Проверку начинают с наиболее очевидного: цел ли приводной ремень и достаточно ли он натянут. Если ремень оборван — вопросов нет. Что же касается его натяга, то практически сказывается только очень большое ослабление. Ясно, что в последнем случае нужно просто выполнить регулировку по инструкции.

Сложнее выявить другую причину, которая, кстати, по статистике наиболее вероятна. Речь идет о зависании клапана термостата в таком положении, когда он перекрывает путь потоку жидкости через радиатор и циркуляция происходит по так называемому малому кругу: из мотора через перепускной (байпасный) шланг и водяной насос обратно в мотор. Понятно, что при этом температура перепускного шланга (отличить его поможет соответствующая картинка в заводской инструкции) намного выше, чем, скажем, у нижнего бачка радиатора или отходящей от него трубы. Впрочем, если нет опыта, то в жарком моторном отсеке трудно сразу разобрать, какая деталь насколько нагрета, но ничего не поделаешь — разбираться надо. При этом полезно иметь в виду следующее.

Как правило, термостат отказывает при срабатывании, то есть в период прогрева двигателя вслед за пуском. После этого проходит какое-то время, пока двигатель нагреется до рабочего режима, а затем и перегреется. Но время это не очень долгое, и если перегрев произошел после длительной нормальной езды в установившемся режиме, то маловероятно, что виновником перегрева является термостат.

«Укрощение» неисправного термостата — дело хлопотное. Чтобы добраться к нему, приходится ждать, пока двигатель остынет, а затем аккуратно, не проливая, слить антифриз в какую-то емкость с тем, чтобы вновь заправить им систему охлаждения после ремонта. Обычно для этого требуются воронка со шлангом и емкость в виде таза или корыта, но вряд ли эти вещи есть с собой в машине. Можно попытаться обойтись полиэтиленовыми мешками, лишь бы они не были худыми. Затем отсоединяют резиновые шланги от корпуса термостата, отверткой отжимают заслонку клапана в положение «открыто» и фиксируют ее, расклинив любым предметом подходящего размера. После установки шлангов на место и заполнения системы слитым ранее антифризом (или водой — если емкости не было и «Тосол» вылили на землю) появляется возможность ехать дальше без ущерба для двигателя. Но, конечно, настоящий ремонт с заменой термостата откладывать в долгий ящик нежелательно.

На этом мы вновь прервемся, чтобы закончить разговор о перегреве в следующем выпуске.

● КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА ● ● КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА ●

Мотору — чистый воздух

Долговечность мотора прямо связана с тем, насколько надежен заслон от пыли и грязи во впускном тракте. Таким заслоном, как известно, является воздухоочиститель. Об особенностях воздухоочистителей наших легковых автомобилей и некоторых правилах обращения с ними рассказывают инженеры НАМИ И. РУЗАЕВ и В. РЫБАКОВ.

Автомобильные двигатели в процессе работы потребляют много воздуха. Так, при максимальных оборотах и мощности двигатель «Волги» расходует его 270 $м^3$ в час, а ВАЗ—2101 — 160 $м^3$. Вместе с воздухом в двигатель могут проникать частицы дорожной пыли, сажи и других загрязнений, которые всегда присутствуют в атмосфере. В городе основная масса частиц, попадающих в мотор, имеет размеры в пределах 0,55—35 мкм. Наибольшую опасность для двигателей представляют частицы пыли более 10—15 мкм; именно они вызывают форсированный абразивный износ трущихся деталей.

Для защиты от пыли все современные автомобильные двигатели оснащаются специальными воздухоочистителями. Они бывают двух типов: инерционно-масляные, в корпусе которых имеется масляная ванна и фильтрующий элемент в виде набивки из синтетических волокон (чаще всего капрона), и сухого типа, где фильтрующим элементом служит пористая бумага или нетканый материал.

Сухие фильтры наиболее эффективны и удобны в эксплуатации: они задерживают практически все частицы размером более 10 мкм, могут стоять как непосредственно на двигателе, так и вне моторного отсека в любом (вертикальном, горизонтальном) положении, не нуждаются в обслуживании и не требуют постоянного расходования топлива и масла на промывку фильтрующих элементов и заправку масляной ванны. Сейчас воздухоочистители сухого типа устанавливают на автомобилях ВАЗ, АЗЛК, ИЖ. Новые модели легковых автомобилей ГАЗ и ЗАЗ будут выпускаться тоже с такими воздухоочистителями.

Вот основные характеристики автомобильных воздухоочистителей: сопротивление, оказываемое потоку воздуха; эффективность очистки, оцениваемая соотношением масс задержанной и поступившей в воздухоочиститель пыли; ресурс работы фильтра до обслуживания или замены фильтрующего элемента.

Сопротивление воздухоочистителя непосредственно зависит от расхода воздуха, потребляемого двигателем, то есть от режима его работы. У легковых автомобилей при максимальном расходе воздуха оно обычно не превышает 1,5—1,8 кПа (150—180 мм вод. ст.). В процессе эксплуатации по мере загрязнения фильтра сопротивление постепенно растет.

Эффективность очистки является важнейшим показателем работы воздухоочистителя, характеризующим надежность защиты деталей от изнашивания абразивными частицами дорожной пыли. Нормы современного автомобилестроения требуют, чтобы эффективность фильтра была не менее 99,3% независимо от режимов работы двигателя. Это означает, что из каждых 100 г пыли, поступившей в воздухоочиститель, в цилиндры двигателя должно проникнуть не более 0,7 г. Удовлетворить это требование можно лишь при использовании воздухоочистителей сухого типа.

Ресурс работы воздухоочистителя определяется пробегом автомобиля до момента, когда сопротивление фильтра достигнет установленного предела. Величина этого предела, определяемая при максимальном расходе воздуха, обычно принимается равной 3,43—4,90 кПа (350—500 мм вод. ст.), что в 2—3,5 раза больше, чем у загрязненного фильтра. Использование фильтрующего элемента, сопротивление которого выше предельного, нежелательно, поскольку в этом случае ухудшается наполнение цилиндров и, как следствие, снижается мощность двигателя, растет расход бензина, повышается токсичность отработавших газов. Понятно, что в эксплуатационных условиях нет возможности контролировать загрязнение фильтрующих элементов, тем более периодически. Поэтому для каждой модели автомобиля и модификации сухого фильтра устанавливают норму пробега, после которого элемент нужно заменять. Пробег этот определяется по усредненным результатам длительных испытаний, проходящих как в условиях повышенной запыленности воздуха, например, при движении по грунтовой дороге с запыленностью до 20 и даже 30 $мг/м^3$, так и в городе, где запыленность воздуха обычно не превышает 5 $мг/м^3$.

Эксплуатация инерционно-масляных воздухоочистителей требует более частого обслуживания, чем воздухоочистителей сухого типа. В первую очередь это вызвано необходимостью поддерживать установленный уровень масла в масляной ванне, поскольку в противном случае фильтрующий элемент, не смачиваясь, резко снижает эффективность очистки.

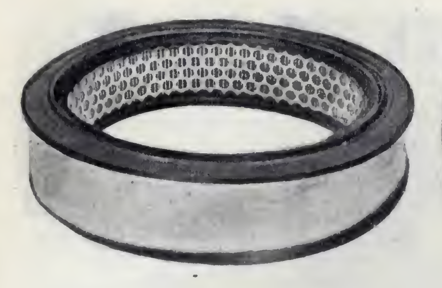
Для воздухоочистителей автомобилей ВАЗ, АЗЛК и ИЖ выпускаются несколько модификаций бумажных фильтрующих элементов. Элемент 2101-1109100-01 (периодичность смены 20 тысяч километров) с фильтрующей шторой из пористой бумаги и пластизолевым уплотнительным пояском (показан на фото 1) выпускается ливенским автоагрегатным (ЛААЗ) и челябинским автомеханическим (ЧАМЗ) заводами. В продажу поступают также фильтрующие элементы из пористой бумаги «Реготмас-151А-1-21» (периодичность смены 10 тысяч километров) с металлическими крышками и уплотнительными прокладками из эластичной резины, выпускаемые объединением «Вторнефтепродукт» (фото 2). Для снижения пылевой нагрузки на картонную штору и обеспечения гарантированного ресурса в эксплуатации на наружную сторону этих фильтрующих элементов установлен предочиститель, который представляет собой кольцеобразную полосу нетканого материала из полипропиленовых волокон. Такой материал был подобран по результатам многих стендовых и эксплуатационных исследований. Применение предочистителя позволило увеличить ресурс работы воздухоочистителя почти на 50%.

Среди автолюбителей распространено мнение, что вместо фильтрующего элемента достаточно поменять предочиститель. Однако в процессе работы фильтра бумажная штора, так же как и установленный перед ней нетканый материал, подвергается интенсивному загрязнению. Поэтому замена лишь одного предочистителя не решает проблемы продления срока службы элемента. Надо отметить также, что использование вместо серийного предочистителя каких-либо других материалов может увеличить сопротивление фильтра и снизить его ресурс.

Наличие на предфильтре и бумажной шторе заметного слоя загрязнений, в основном дорожной пыли и сажи из отработавших газов, еще не свидетельствует о необходимости немедленно заменять фильтр. Многочисленными дорожными испытаниями установлено, что даже при эксплуатации автомобиля в условиях повышенной запыленности воздуха предельное сопротивление воздухоочистителя отмечается не ранее установленного межсменного пробега.

В процессе работы воздухоочистителя по мере его загрязнения эффективность очистки постоянно растет. Это объясняется тем, что в процессе фильтрации начинает участвовать слой загрязнений, образовавшийся на шторе. Он служит как бы дополнительным фильтром, при этом плотная волокнистая структура фильтрующей шторы исключает проникновение ранее задержанной пыли во впускную систему двигателя. Таким образом, слишком частая смена фильтрующего элемента не способствует более эффективной защите двигателя от пыли, а лишь увеличивает затраты на его техническое обслуживание.

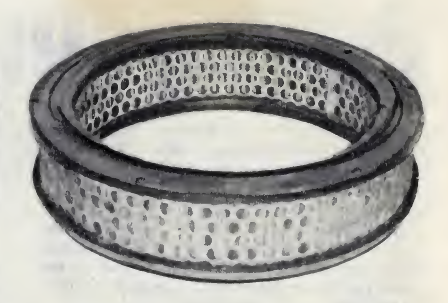
Не рекомендуется промывать бумажный фильтрующий элемент с целью восстановления его первоначальных свойств. Это может привести к снижению прочности бумажной шторы, ее короблению, а также к нарушению герметичности элемента в местах проклейки бумаги. У 40% элементов, которые подверглись такой процедуре, при обследовании наблюдались дефекты, приводящие к снижению эффективности работы воздухоочистителя. Когда нет сменного фильтрующего элемента, допускается продуть загрязненную штору сжатым воздухом. Для этого удаляют предочис-



1. Сухой фильтрующий элемент 2101-1109100-01 с предочистителем, бумажной шторой и пластизолевыми уплотнительными поясками.



2. Сухой фильтрующий элемент «Реготмас-151А-1-21» с предочистителем, бумажной шторой и резиновыми уплотнительными прокладками на металлических крышках.



3. Сухой фильтрующий элемент ФЭС-А без предочистителя, со шторой из нетканого материала и пластизолевыми уплотнительными поясками.

титель и подают струю воздуха в направлении, противоположном направлению рабочего потока. Такой элемент может прослужить еще в течение 3—5 тысяч километров, после чего его обязательно следует заменить. Обратная продувка фильтрующих элементов не позволяет полностью удалить отложения со шторы, а лишь снимает верхний слой наиболее крупных частиц, в то время как мелкие частицы пыли и сажи, которые в основном и определяют рост сопротивления фильтра, прочно удерживаются на волокнах материала.

Проблема продления срока службы фильтра без существенных изменений его конструкции решена в фильтрующем элементе ФЭС-А, выпускаемом ПО «Химпром» (фото 3). Здесь вместо бумаги впервые в отечественной практике применен высокоэффективный синтетический нетканый материал марки «Афим», который исключил потребность в предочистителе. Элемент ФЭС-А гарантирует надежную защиту двигателя от пыли; эффективность очистки воздуха у него не менее 99,8%. Ресурс работы нового элемента составляет 20 тысяч километров пробега автомобиля.

При обслуживании воздухоочистителя или регулировках карбюратора фильтрующий элемент извлекают из корпуса осторожно, не допуская попадания скопившейся пыли в карбюратор. При обратной установке элемента нужно убедиться в том, что он надежно уплотнен в корпусе.

Периодически, через каждые 5 тысяч километров пробега рекомендуется контролировать состояние уплотнительной прокладки фильтрующего элемента (см. фото 2) или пластизолевого пояска (см. фото 1 и 3). Если обнаружатся повреждения (трещины, разрывы прокладки или усадка пояска), фильтрующий элемент нужно заменить.

Правильная эксплуатация воздухоочистителей способствует увеличению срока службы двигателя и снижению затрат на техническое обслуживание автомобиля.

ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПУСКА

Владельцам **«москвичей» («412», «2140» и их модификаций)** известны трудности пуска двигателя после более или менее длительной стоянки, когда из карбюратора и бензонасоса исчезает бензин. В журнале «За рулем» публиковались разные предложения читателей на эту тему (введение в систему дополнительных емкостей, электробензонасоса и т. п.).

Я применил способ подкачки бензина при помощи ручного насоса (это может быть СО-201Г или ему подобный), предназначенного для стеклоомывателя, благо он имеет бензостойкую диафрагму. Один штуцер насоса заглушил колпачком от тюбика из-под зубной пасты, посадив его на эпоксидный клей. Для крепления насоса изготовил пластину 5 (рис. 1) и установил ее под две гайки, крепящие карбюратор.

В крышке штатного бензонасоса (Б7А) просверлил отверстие, нарезал резьбу и установил на эпоксидном клее штуцер 1, как показано на рис. 2. Штуцер не должен выступать изнутри крышки, чтобы не повредить диафрагму. Насосы соединил шлангом при помощи хомутов.

Эта система надежно служит уже два года.

Е. ПЕНКИН

г. Москва

Справка АЗЛК. Максимальное давление бензина, создаваемое пружиной диафрагмы в насосе стеклоомывателя, может достигать 0,5 кгс/см^2, в то время как бензонасос Б7А создает лишь 0,3—0,35 кгс/см^2. Поэтому, чтобы при подкачке не переполнить поплавковую камеру (а стало быть не «залить» двигатель, после чего его трудно будет пустить), необходимо контролировать количество подаваемого бензина. В карбюраторе К126Н это легко делать, следя за уровнем бензина в поплавковой камере через имеющееся в ней окно.

Если на автомобиле установлен карбюратор вазовского типа (ДААЗ), подкачку надо прекратить, когда возвращение стержня насоса в исходное положение станет замедленным, что свидетельствует о заполнении поплавковой камеры.

Для сведения сообщаем, что с 1987 года насос Б7А будет выпускаться со штуцером подвода топлива, расположенным не на корпусе, как прежде, а на крышке. Это исключит полное вытекание бензина из насоса и высыхание его клапанов во время длительной стоянки.

При пуске двигателя или при ручной подкачке он быстро начинает подавать бензин.

Рис. 2. Доработка крышки: 1 — штуцер; 2 — крышка.

Рис. 1. Установка и соединение насосов: 1 — штатный насос (Б7А); 2 — шланг; 3 — заглушка; 4 — насос стеклоомывателя; 5 — пластина.

Загадочные пути тока

Обычно мы обращаемся к местам соединения проводов в машине, когда прерывается ток в цепи, отчего просто отказывает какой-либо потребитель. Но иногда нарушение контактов в соединениях или случайное образование токопроводящих мостиков между независимыми цепями вызывает самые неожиданные эффекты, причины которых бывает трудно найти.

О таких случаях рассказывает опытный автомобилист кандидат технических наук О. ЯРЕМЕНКО.

Однажды, включив указатель поворота в «Москвиче—2140», я с удивлением увидел, что на лобовое стекло полилась вода и начали работать «дворники». Поиски неисправности привели наконец к блоку предохранителей. Оказалось, что тот, который защищает цепь указателей поворота, привода стеклоочистителя и стеклоомывателя, недостаточно плотно зажат между пружинными держателями. Из-за плохого контакта образовалась новая цепь: ток, протекающий через лампы указателей поворота, вместо того, чтобы сразу уйти на «массу», делает это в обход предохранителя через реле включения двигателя насоса омывателя и привода стеклоочистителя. Достаточно было очистить концы предохранителя и углубления для него в контактных пластинах, а сами пластины слегка подогнуть, чтобы каждая из систем стала работать нормально и независимо от другой.

Как-то я долго не мог понять, почему при ночной езде двигатель перегревается, о чем сообщал указатель температуры охлаждающей жидкости. С течением времени после наступления темноты температура поднималась все выше и выше. А днем, несмотря на жару, все было нормально. И вот однажды, включая освещение, я заметил, что в тот же момент бензобак вдруг на четверть «опорожнился»! Тогда стало ясно: где-то образовались непрошеные цепи. Нашлась и причина — плохой контакт панели приборов с корпусом. При включении освещения приборов возникала разность потенциалов между панелью и «массой», а напряжение на датчиках температуры и указателя уровня топлива соответственно уменьшалось, искажая действительную картину.

Однажды весной я готовил свой «Москвич» к первому выезду после зимней спячки: прокачал тормозную систему, довел до нормы давление в шинах, подкачал бензин в карбюратор, промыл бензином контакты прерывателя, затянул клеммы аккумулятора, покрутил двигатель пусковой рукояткой, чтобы масло заполнило систему смазки. Сейчас двигатель должен заработать. Поворачиваю ключ в замке зажигания, но вместо жужжания стартера слышу из моторного отсека... «пулеметную очередь». Подумал, было, что сел аккумулятор. Завел машину пусковой рукояткой, подзарядил аккумулятор. Пробую пустить стартером — опять «пулеметная стрельба». В результате поисков выяснилось: виноват контакт в замке зажигания. За зиму он окислился и создавал дополнительное сопротивление в цепи, питающей удерживающую обмотку тягового реле.

Что же происходило? При повороте ключа ток шел последовательно через удерживающую и втягивающую обмотки реле. Якорь его под воздействием электромагнитного поля обеих обмоток втягивался и через рычаг включения вводил шестерню стартера в зацепление с маховиком. Все как положено. В конце хода якорь реле при помощи контактного диска соединил главные силовые контакты тягового реле. В этот момент втягивающая обмотка, как известно, замыкается накоротко и якорь должен фиксироваться электромагнитным полем, создаваемым удерживающей обмоткой. Но этого-то и не происходило, так как дополнительное, паразитное сопротивление контактов замка зажигания вызывало уменьшение тока в удерживающей обмотке и пружина возвращала якорь обратно. Но, как только размыкались главные контакты тягового реле, в помощь удерживающей подключалась втягивающая обмотка, и цикл повторялся заново. Кстати, иногда подобная картина наблюдается, если разряжен аккумулятор, — при включении стартера падает напряжение и, следовательно, ток в удерживающей обмотке.

С целью предотвратить окисление контактов у замка зажигания и указателей поворота их покрывают на заводе токопроводящей смазкой КСБ, которая содержит чешуйки меди. Если контакты очищают и промывают бензином, смазка смывается, что приводит со временем к их отказу. Обычно это бывает после многомесячного бездействия автомобиля (работающим постоянно контактам «некогда» окисляться).

Смазку КСБ ничем заменить нельзя, в том числе токопроводящей графитной смазкой УСсА, так как она слишком груба для этого деликатного механизма.

Обходные электрические цепи могут возникать не только из-за плохого контакта проводов, но и в результате нарушения изоляции или загрязнения промежутков между их наконечниками в переходных колодках или на приборах. Такое явление нередко встречается на «запорожцах» и «москвичах» в мокрую, слякотную погоду. Например, двигатель при пуске начинает работать, но стоит отпустить ключ зажигания, как он останавливается. Причина — наличие токопроводящего мостика, образованного мокрой грязью на клеммах тягового реле стартера, куда подходит провод от катушки зажигания. При включении стартера по мостику идет ток к клемме «ВК» катушки зажигания, которая в этом случае работает нормально. Но при отпускании ключа ток на клемму «ВК» поступает с клеммы «ВКБ» через дополнительный резистор, но далее «стекает» на «массу» через грязь на клеммах тягового реле. Таким образом, клеммы «ВК» и «ВКБ» не соединяются. «Корифеи» в этом случае на некоторое время замыкают отверткой клеммы «ВК» и «ВКБ» на катушке зажигания, и грязь под действием идущего через нее тока и тепла двигателя подсыхает. Но при следующем холодном пуске все повторяется, поэтому надо один раз тщательно удалить грязь.

Довольно часто нарушается контакт корпуса фары или блока задних фонарей с «массой». Фара при этом начинает гореть вполнакала (точнее, в треть накала), причем светятся нити и дальнего и ближнего света. При включении, например, дальнего света ток проходит последовательно через нить дальнего и ближнего света неисправной фары и нить ближнего света исправной фары. Разумеется, дальний свет исправной фары при этом нормальный. Самую невообразимую иллюминацию создают лампы указателей поворота, габаритных огней, света заднего хода и стоп-сигнала при торможении, включении указателей поворота и т. п.

Чтобы восстановить контакт панели приборов или корпуса осветительных приборов, бывает достаточно отвернуть на несколько оборотов и плотно завернуть винты крепления. Если не поможет — очистить их и гнезда от грязи и окислов.

Плохой контакт в электрических цепях чреват и серьезными неприятностями, вплоть до пожара. Вот пример.

Свет фар и освещение приборов на моем «Москвиче» при сбрасывании газа и выключении передачи почему-то заметно меркли, хотя аккумулятор был новый. Я не обращал на это особого внимания и не связывал с другим непонятным явлением — шкала амперметра вместе со стрелкой в окошечке панели приборов стала постепенно заваливаться куда-то вбок. Это происходило в течение, наверное, месяцев двух. И вот в один прекрасный день автомобиль встал. Выключились все электропотребители, в том числе зажигание. Перебросив провод с клеммы «+» аккумулятора на катушку зажигания, я пустил двигатель рукояткой и доехал кое-как до дома (благо это случилось совсем недалеко от него).

Что же оказалось? На одной из клемм амперметра внутри был плохой контакт. Поскольку ток, идущий через амперметр, достигал значительной величины — 10—15 ампер, вывод его сильно нагревался, пластмассовая стенка, через которую он проходит, от нагревания деформировалась и потемнела, а амперметр покосился. Здесь могло в любой момент произойти возгорание. Поскольку блок приборов неразъемный, мне пришлось отсоединить амперметр, а в качестве индикатора напряжения генератора использовать маленькую лампочку, патрон которой я прикрепил возле рулевой колонки: питание подвел непосредственно от генератора.

Словом, надо следить за контактами в электропроводке, чтобы избежать неприятностей.



РАЗБИРАЕМ ТОРМОЗА И СТУПИЦЫ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС У «ЖИГУЛЕЙ»







Эту работу выполняют, когда требуется заменить изношенные тормозные колодки, очистить поверхности поршня и цилиндра в суппорте (чтобы устранить его заедание, вызывающее увод автомобиля при торможении), установить новые суппорт, тормозной диск и ступицу.

Сначала вывешиваем переднее колесо и снимаем его. Затем удаляем пружинки колодок и шплинты с пальцев и молотком при помощи бородка выбиваем пальцы (фото 1). Если они заржавели и плотно сидят в ушках гидроцилиндров, очищаем их и отмачиваем места соединений препаратом «Унисма», или керосином, или тормозной жидкостью.

Извлекаем тормозные колодки, покачивая их из стороны в сторону (фото 2).

Чтобы убедится в заедании поршня, пробуем утопить его в цилиндр, пользуясь отверткой как рычагом (фото 3), и подаем его обратно, нажимая на тормозную педаль. Если поршень не перемещается или идет с большим трудом, придется извлечь его. Когда это происходит в одном цилиндре, то для разборки можно снять его без демонтажа суппорта. Для этого отсоединяем трубку от цилиндра, отвернув гайку (фото 4) и предварительно герметично закрыв отверстие в крышке наполнительного бачка гидропривода, чтобы не вытекала тормозная жидкость. На отсоединенный конец трубки надеваем резиновый колпачок, сняв его со штуцера для удаления воздуха.

Отверткой или бородком утапливаем фиксатор гидроцилиндра (фото 5) и молотком через деревянную проставку выбиваем (фото 6) и снимаем его (фото 8).

Извлекаем поршень из цилиндра при помощи пассатижей (фото 7), а если он сидит очень туго, можно подсоединить к гидроцилиндру снятую ранее трубку и подать в него жидкость под давлением, плавно нажимая на тормозную педаль. Делаем это осторожно, чтобы поршень не вылетел из цилиндра и не вытекло много жидкости. Если поверхности цилиндра и поршня покрыты черной твердой пленкой, аккуратно удаляем ее скребком, не оставляющим царапин. Появление такой пленки говорит о чрезмерном старении тормозной жидкости, которую немедленно надо заменить свежей. Не исключено, что по этой причине и в других цилиндрах (в том числе задних тормозов) поршни перемещаются с трудом.

О замене диска и ступицы будет рассказано в следующем номере журнала.









•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21
Правильные ответы — 1, 3, 5, 8, 10, 11, 13, 16.

I. Знаки приоритета уже нельзя принимать во внимание, когда перекресток становится регулируемым, тут надо руководствоваться сигналами светофора. При движении на стрелку, включенную одновременно с красным сигналом, надо уступить дорогу водителям с других направлений (пункты 14.7 и 14.9).

II. Водители сами намечают удобную траекторию поворота на перекрестке, но выполнять его надо таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей не оказаться на полосе встречного движения пересекаемой дороги. Путь В этому требованию не отвечает (пункт 9.4).

III. Действие знака распространяется на проезжую часть, у которой он установлен. В показанной ситуации автомобиль стоит за пределами проезжей части, на прилегающей к дороге территории, и нарушения Правил в этом нет (приложение 1, пункт 3.27).

IV. Трамвай находится на второстепенной дороге и потому уступает всем водителям, движущимся по главной. Самосвал никому не создает помех, а мотоциклист пользуется преимуществом перед автобусом, так как движется прямо, а тот поворачивает налево (пункты 14.1 и 14.10).

V. Пешеходы находятся на проезжей части противоположного для водителя Б направления, поэтому ему не надо останавливаться (пункт 15.1).

VI. Обгоны на регулируемых перекрестках запрещены, но показанный маневр выполняется без выезда на полосу встречного движения, а это обгоном не считается (пункты 2 и 12.3).

VII. Перестроение с одной проезжей части на другую не является поворотом направо, поэтому водитель может двигаться по любому из показанных направлений (приложение 1, пункт 4.1.1).

VIII. Ограничение скорости в соответствии с табличкой к данной категории транспортных средств не относится, ведь полная масса УАЗа меньше 3,5 тонны. Но при перевозке людей в кузове любого грузового автомобиля его скорость не должна превышать 60 км/ч (пункт 22.5).

Сдано в производство 30.12.1986 г. Подписано к печати 27.1.1987 г. Г-13525 Формат 60×90 1/8. Усл. печ.л. 4. Тираж 4 700 000 экз. Заказ 754. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны 207-23-82, 207-16-30.

Издательство ДОСААФ СССР, Москва. 3-я типография Воениздата.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Чемпионом Европы 1986 года на автомобилях формулы 3000 (прежняя гоночная формула 2) стал итальянец Иван Капелли на машине «Марч-865-Косворт».

* * *

Первенство мира на выносливость (соревнования на длинные дистанции на спортивных автомобилях) выиграли Г. Штук (ФРГ) и Д. Белл (Англия), набравшие одинаковое количество очков. Оба выступали на «Порше-956».

АВТОКРОСС (багги)

Советская сборная в 1986 году вновь вышла на второе место в командном зачете **Кубка дружбы социалистических стран.**

I этап (ГДР). Личный зачет: 1. Я. Хошек; 2. Я. Барташек (оба — ЧССР); 3. В. Шпортько (СССР)... 8. В. Чеботарев (СССР)... 10. В. Мильков (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. НРБ; 5. ВНР.

II этап (СССР). Личный зачет: 1. Хошек; 2. Н. Тионс (СССР); 3. Барташек... 6. В. Вавилин (СССР); 7. Чеботарев. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. НРБ; 4. ГДР; 5. ВНР.

III этап (НРБ). Личный зачет: 1. Хошек; 2. Ш. Сабо (ЧССР); 3. Барташек... 6. А. Красотин (СССР)... 22. Мильков. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. НРБ; 3. ВНР; 4. СССР; 5. ГДР.

IV этап (ВНР). Личный зачет: 1. Хошек; 2. Барташек; 3. С. Ланда (ЧССР); 4. Шпортько... 7. Красотин. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРБ.

V этап (ЧССР). Личный зачет: 1. Хошек; 2. Ланда; 3. И. Власаты (ЧССР)... 6. А. Шаров (СССР)... 8. Шпортько. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. НРБ; 5. ВНР.

Итоговый результат. Личный зачет: 1. Я. Хошек; 2. Я. Барташек; 3. С. Ланда; 4. И. Власаты; 5. Ш. Сабо (все — ЧССР); 6. П. Мюкке (ГДР); 7. В. Шпортько (СССР)... 10. В. Чеботарев (СССР); 11. А. Шаров (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. НРБ; 4. ГДР; 5. ВНР.

* * *

Впервые титул **чемпиона Европы по кроссу** на специальных одноместных багги выиграл чехословацкий спортсмен Карел Хавел на полноприводной машине с двигателем «Порше». Его мощность 225 л. с./165 кВт при рабочем объеме 2970 см^3. Масса машины — около 650 кг.

* * *

В соревнованиях **европейского кубка**, являющихся неофициальным командным первенством Европы, победила сборная ЧССР.

КАРТИНГ

Первенство мира на обтекаемых машинах формулы Е (250 см^3) относится к самым престижным в этом виде спорта. Чемпионат 1986 года проводился в три этапа (Франция, Англия, ФРГ). Серьезного осуждения заслуживает позиция Международной автомобильной федерации, которая не проявила солидарности с федерациями других видов спорта и допустила участие гонщиков из расистской ЮАР.

Результаты первенства: 1. У. Нельсон (ЮАР), «Дино-Ротакс»; 2. Л. Болин (Швеция), «Зип-Ротакс»; 3. Т. Паррот (Англия), «Зип-Ротакс»; 4. М. Хайнс (Англия), «Зип-Ротакс»; 5. Р. Гофф (Англия), «Зип-Ротакс»; 6. П. Петерсен (Дания), «ПВР-Ротакс».

* * *

На чемпионатах Европы 1986 года победили: формула Е — М. Хайнс (Англия), «Зип-Ротакс»; формула К — И. Мюллер (Франция), «Кали-Комет»; формула Ц — А. ди Фердинандо (Италия), «Кали-Павези».

МОТОКРОСС

Кубок дружбы социалистических стран 1986 года был разыгран в двух классах. В классе «125» участвовали только юниоры (до 21 года), причем в команде из четырех спортсменов двое выступали на машинах, выпущенных в социалистических странах. В классе 250 см^3 не было ограничений по возрасту и типам мотоциклов, а национальная команда состояла из трех человек.

Класс 125 см^3. Личный зачет: 1. М. Кучирек (ЧССР), «Кавасаки»; 2. С. Николов (НРБ), «Кавасаки»; 3. Л. Хорват (ВНР), «Кавасаки»; 4. В. Станчев (НРБ), «Сузуки»; 5. А. Дучис (СССР), КТМ; 6. А. Кармаш (ВНР), «Хонда». **Командный зачет:** 1. НРБ; 2. СССР; 3. ЧССР; 4. ГДР; 5. ПНР; 6. ВНР; 7. СРР; 8. Куба.

Класс 250 см^3. Личный зачет: 1. Д. Рангелов (НРБ), «Кавасаки»; 2. В. Худяков (СССР), КТМ; 3. Л. Дьюрасик (ВНР), «Хонда»; 4. М. Штауд (ЧССР), «Кавасаки»; 5. А. Зорин (СССР), КТМ; 6. П. Лонка (ПНР), «Кавасаки»; 7. А. Синицын (СССР), КТМ. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. НРБ; 4. ПНР; 5. ВНР; 6. ГДР; 7. СРР; 8. МНР; 9. Куба.

* * *

За последнее время разыгрывается лишь одно командное первенство мира — **«Мотокросс наций»**. Сборная каждой страны состоит из трех спортсменов, выступающих в трех разных классах (125, 250 и 500 см^3). В свою очередь, соревнования в каждом из классов проводятся в два заезда. Четыре лучших результата членов национальной сборной, показанные во всех шести заездах, идут в командный зачет. Приводим результаты 1986 года: 1. США; 2. Англия; 3. Италия; 4. Финляндия; 5. Голландия; 6. Швеция.

РАЛЛИ

Победой и в личном и в командном зачете советских спортсменов закончился розыгрыш **Кубка дружбы социалистических стран 1986 года.**

VII этап (ГДР). Личный зачет: 1. Э. Тумалявичус — П. Видейка (СССР), ВАЗ—2105-ВФТС; 2. М. Бублевич — Р. Жишковский (ПНР), «Полонез-2000»; 3. П. Янеба — Я. Кречман (ЧССР), «Шкода-130ЛР»; 4. В. Блахна — П. Схованек (ЧССР), ВАЗ—2105-ВФТС; 5. Э. Пипота — О. Готтфрид (ЧССР), «Шкода-130ЛР»; 6. Я. Трайболд — В. Зелинка (ЧССР), «Шкода-130ЛР». **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. НРБ; 4. СССР; 5. ВНР.

Итоговый результат. Личный зачет: 1. В. Соотс — Т. Путмакер (СССР); 2. Э. Тумалявичус — П. Видейка (СССР); 3. П. Янеба Я. Кречман (ЧССР); 4. Я. Трайболд — В. Зелинка (ЧССР); 5. М. Бублевич — Р. Жишковский (ПНР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. НРБ; 4. ГДР; 5. ПНР; 6. СРР; 7. ВНР.

СПИДВЕЙ

Командное первенство мира 1986 года принесло успех сборной Дании в составе Х. Нильсен, Э. Гундерсен, Т. Кнудсен, Я. Педерсен, А. Юргенсен. На последующих местах — команды США, Англии и Швеции.

ТРИАЛ

Первенство мира 1986 года выиграл 22-летний француз Тьерри Мишо на мотоцикле «Фантик-250». На последующих местах: С. Сондерс (Англия), «Хонда-250»; Э. Лежюн (Бельгия), СБМ.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ГАЙКА ИЗ ГОЛОВКИ БОЛТА

У **«жигулей»** нередко при отворачивании заржавевших гаек, крепящих кронштейн переднего амортизатора к нижнему рычагу, ломается болт. В журнале предлагались разные способы восстановления крепления кронштейна (см., например, 1986, № 9).

Я несколько раз успешно применил такой вариант. Обрезаю остаток болта заподлицо с кронштейном. По центру болта сверлю отверстие до упора в пружину и нарезаю в нем резьбу М8. Таким образом, приваренная к кронштейну головка болта становится гайкой. В нее вворачиваю болт М8 с пружинной шайбой, который надежно держит кронштейн амортизатора.

Р. МУСАЭЛЯН

г. Баку

НЕ ОТЛАМЫВАТЬ, А УДАЛИТЬ

На **мотоцикле М—67** на восемнадцатой тысяче километров пробега двигатель вдруг резко набрал обороты, затем раздался стук в левом цилиндре, и он перестал работать.

Сняв головку цилиндра, я увидел на днище поршня и в камере сгорания механические повреждения. Виновником оказался кусочек стальной проволоки диаметром 3 мм, который я обнаружил в ванночке, куда слил масло. Это была остававшаяся в карбюраторе часть ограничителя подъема дросселя, который инструкция рекомендует отламывать после обкатки.

Теперь ясно, что его надо не отламывать, а удалять с корнем, выковыривая полностью из корпуса, куда он заделан при отливке. Иначе вследствие вибрации оставшаяся часть выходит из гнезда и вместе с топливной смесью через клапан попадает в цилиндр. Она может повредить клапан, головку, поршень и цилиндр.

Надо полагать, что завод—изготовитель карбюратора примет меры, чтобы исключить такую неприятность.

В. ЛАРИН

Казахская ССР,
г. Петропавловск

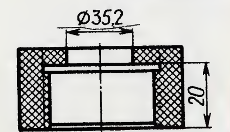
ПРОБКА — КРЫШКА

После нескольких лет эксплуатации **автомобиля ВАЗ—21011** лопнула крышка у бачка тормозной жидкости, уплотняющая вывод датчика ее уровня. К сожалению, такие «мелочи» в продажу не поступают. Попытки склеить или запаять крышку не дали желаемых результатов.

Я изготовил новую крышку, использовав пробку пластмассовой канистры (для «Тосола») вместимостью 10 литров, резьба которой соответствует резьбе горловины бачка. Для доработки крышки необходимо подрезать торец до размера 20 мм и сделать отверстие в донышке, как показано на рисунке.

Л. ТОЛМАЦКИЙ

г. Москва



Доработка пробки.

БОЛЕЕ НАДЕЖНЫЙ СПОСОБ

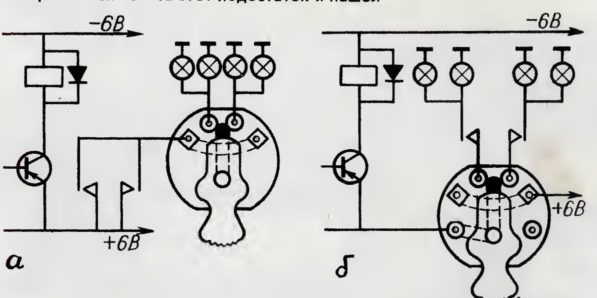
У части **мотоциклов ИЖ—П3, ИЖ—Ю3** электронное реле РП1С указателей поворота постоянно включено вместе с зажиганием, что сокращает срок его службы.

Чтобы оно работало только при включении указателей поворота, предлагалась (в книжке Б. Ф. Демченко «Советы мотоциклистам», изд. ДОСААФ, 1986 и журнале «За рулем») незначительная переделка реле посредством изменения цепей питания и введения двух диодов. Однако они, как оказалось, ухудшают четкость срабатывания реле.

С целью исключить этот недостаток я нашел более надежный способ подключения реле с тем же изменением цепей питания, но без дополнительных диодов. Вместо штатного переключателя указателей поворота ставим переключатель света П25 А (он продается во всех автомотомагазинах) и подключаем его, как показано на рисунке (б). Три дополнительных вывода из реле не забудьте загерметизировать наподобие имеющихся.

А. КОРОЛЬЧУК

Волынская область,
с. Милуши



Выходной каскад реле РП1С и его подключение: а — в заводском исполнении; б — после переделки.

«ТОСОЛ» БОЛЬШЕ НЕ ПОДТЕКАЕТ

В дальней дороге у **«Волги» ГАЗ—24** потек «Тосол» из радиатора. Запаять или заклеить трещинку в нем не было возможности, поэтому я решил освободить систему охлаждения от избыточного давления. Для этого удалил паровоздушный клапан из пробки радиатора, после чего течь прекратилась. За 5 тысяч километров пробега уровень жидкости почти не снизился.

П. НОСКОВ

Удмуртская АССР,
поселок Ува

ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ ШИН

Срок службы шин во многом зависит от ухода. Кроме того, что изложено в инструкции и книгах, я выполняю следующее.

Перед монтажом шины тщательно натираю места соприкосновения покрышки с ободом колеса парафином. При движении, когда резина разогревается, парафин тонким слоем облегает посадочное место, закупоривая все поры. Влага сюда не проникает, обод и резина не ржавеют и долго остаются как новые. В случае даже большого повреждения камеры на ходу давление в шине падает медленно, поскольку она герметично сидит на ободе. Покрышка легко отделяется от обода при демонтаже.

Перед монтажом внутреннюю часть покрышки и камеру натираю тальком обильнее, чем обычно рекомендуется. Это способствует более равномерному распределению внутренних напряжений в них при движении. Если талька недостаточно, камера приваривается к покрышке, в этих местах они могут испытывать перенапряжение, вызывающее повреждения. Расход материалов: тальк — два наперстка на одно колесо, парафин (стеарин или воск) — спичечный коробок на два комплекта шин.

Н. ГЛАДКИХ

Ставропольский край,
ст. Ессентукская

ОТВЕДИТЕ ВОДУ

У **«Запорожца» ЗАЗ—968** при езде в дождь с приоткрытой форточкой по ее нижней кромке вода постоянно стекает на пол, и чем сильнее дождь, тем больше воды скапливается под ногами.

Чтобы избавиться от этого, предлагаю владельцам «запорожцев» сделать следующее. Из листового органического стекла (плексигласа) толщиной 2—2,5 мм вырезать две пластинки длиной 110 и шириной 7—8 мм и обработать кромки, как показано на рисунке. Затем, тщательно промыв бензином и просушив наружную поверхность стекла и металлической рамки форточки, приклеить подготовленную пластинку к стеклу.

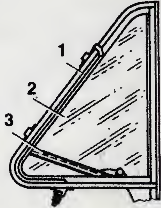
Рекомендую использовать клей «Момент», соблюдая требования инструкции по его применению. Пластинку приклеивать к стеклу узкой плоскостью, чтобы стекло и верхняя кромка пластинки образовали желобок, по которому вода с форточки будет отводиться за наружную поверхность двери.

Приклеивая пластинку, необходимо ее концы плотно прижать к резиновому уплотнителю, металлической рамке и к самому стеклу, удерживая в этом положении до полного схватывания клея.

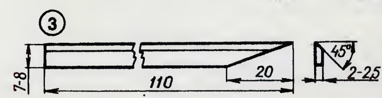
Это небольшое усовершенствование позволило мне избавиться от луж под ногами.

К. ПЬЯНКОВ

Московская область,
ст. Сходня



Установка пластины на форточку: 1 — рамка; 2 — стекло; 3 — пластинка (скосы на кромке для левой и правой форточек выполнять с противоположных сторон).



5. «КИЕВ»



Легкий и маневренный грузовик для доставки малых партий грузов разработали в 1960 году конструкторы киевского мотоциклетного завода (КМЗ). В опытных образцах фургона и машины с бортовой платформой использовали силовой агрегат с воздушным охлаждением от серийного мотоцикла К—750. Автомобиль имел лонжеронную раму, грузовую платформу с пластмассовыми бортами, его передние колеса были оснащены независимой подвеской.

Двигатель благодаря малой длине удалось расположить впереди управляемых колес и соответственно сместить вперед цельнометаллическую кабину. Такое техническое решение создало примерно одинаковую нагрузку на передние и задние колеса (отсюда односкатные шины на ведущем мосту) и предоставило дизайнерам большую свободу в разработке внешнего вида автомобиля. Машина обрела нетрадиционный облик, получилась очень компактной.

В серийное производство легкий грузовик «Киев» не пошел, поскольку для его выпуска КМЗ не был приспособлен.

Год изготовления — 1960; грузоподъемность — 600 кг; двигатель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 746 см^3, мощность — 18 л. с./13 кВт; число передач — 4; масса в снаряженном состоянии — 550 кг; наибольшая скорость — 80 км/ч.

6. ГАЗ—56



Ульяновский автомобильный завод в 1950 году прекратил выпуск устаревшего грузовика ГАЗ—ММ. За создание новой полуторки взялся коллектив конструкторов ГАЗа. Один из ее опытных образцов, получивший индекс ГАЗ—56, демонстрировался в 1958 году на ВДНХ. Его отличал не только весьма фукциональный дизайн, но и новые для своего времени технические решения: герметичные барабанные тормоза, самоблокирующийся дифференциал кулачкового типа, гипоидная главная передача, телескопические амортизаторы, двигатель с форкамерно-факельным воспламенением горючей смеси.

Удачно выбранное соотношение объемов и пропорций элементов оперения, кабины и грузовой платформы (кстати, цельнометаллической) создавали облик машины более компактной, чем она была в действительности. Интересная особенность — капот двигателя выполнен заодно с облицовкой радиатора.

ГАЗ—56 не был поставлен на конвейер, так как подготовка его производства требовала более значительных затрат, чем модели УАЗ—451 грузоподъемностью 800 кг.

Год изготовления — 1958; грузоподъемность — 1500 кг; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 2445 см^3, мощность — 70 л. с./51 кВт; число передач — 4; длина — 5085 мм; ширина — 2172 мм; высота — 1995 мм; база — 3000 мм; масса в снаряженном состоянии — 2050 кг; наибольшая скорость — 80 км/ч.